

# LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR MARITIME

D'APRÈS LA LOI DU 2 AVRIL 1936

---

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

*Présentée et soutenue le 6 Mars 1939 à 14 heures*

PAR

Jacqueline CHAUAUDRET

---

## JURY DE LA THÈSE

*Président : M. RIPERT, professeur*

*Suffragants* { *MM. PERCEROU, professeur*  
*AMIAUD, professeur*

---

PARIS

LIBRAIRIE GÉNÉRALE DE DROIT & DE JURISPRUDENCE

*Ancienne Librairie Chevalier-Marescq et C<sup>e</sup> et Ancienne Librairie F. Pichon réunies*

R. PICHON ET R. DURAND-AUZIAS, ADMINISTRATEURS

*Librairie du Conseil d'Etat et de la Société de Législation comparée*

20, RUE SOUFFLOT (5<sup>e</sup> ARR<sup>t</sup>)

---

1939

Tous droits réservés



LA RESSOURCE  
II  
TRANSPORT MARITIME  
1900-1914  
Le rôle du transport maritime dans l'économie mondiale  
et les problèmes de la navigation  
1900-1914

**THÈSE POUR LE DOCTORAT**

*La Faculté n'entend donner aucune approbation  
ni improbation aux opinions émises dans les thèses ;  
ces opinions doivent être considérées comme propres  
à leurs auteurs.*

# LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR MARITIME

D'APRÈS LA LOI DU 2 AVRIL 1936

---

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

*Présentée et soutenue le 6 Mars 1939 à 14 heures*

PAR

Jacqueline CHAUAUDRET

---

JURY DE LA THÈSE

*Président : M. RIPERT, professeur*

*Suffragants* { MM. PERCEROU, professeur  
AMIAUD, professeur

---

PARIS

LIBRAIRIE GÉNÉRALE DE DROIT & DE JURISPRUDENCE

Ancienne Librairie Chevalier-Marescq et C<sup>ie</sup> et Ancienne Librairie F. Pichon réunies

R. PICHON ET R. DURAND-AUZIAS, ADMINISTRATEURS

Librairie du Conseil d'Etat et de la Société de Législation comparée

20, RUE SOUFFLOT (5<sup>e</sup> ARR<sup>t</sup>)

---

1939

Tous droits réservés



## ABBREVIATIONS

*Dor.* Revue de Droit Maritime Comparé.

*Dor sup.* Le Droit Maritime Français.

*J.P.A.* Jurisprudence du Port d'Anvers.

*L.L.L.R.* Lloyd List Law Report.

*Riom.* Revue Internationale de Droit Maritime.

*Trib. Com.* Tribunal de Commerce.

# LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR MARITIME

d'après la loi du 2 Avril 1936

---

## INTRODUCTION

Le 20 juin 1930, lorsqu'il présentait à la Chambre des Députés le rapport de la précédente législature sur la proposition de M. Roux-Freissineng, et la proposition de M. Henri Tasso, M. Ramadier s'exprimait en ces termes :

« L'exonération du transporteur aboutit à un scandaleux abus. On confie des marchandises à un navire pour les transporter à bon port, la Compagnie de navigation livre n'importe quoi, n'importe où, dans n'importe quel état. Et le destinataire doit s'incliner, trop heureux d'avoir cependant reçu quelque chose... »

« ...n'ayant plus d'autre limite que leur conscience les armateurs font chaque saison de nouveaux progrès dans la négligence ».

Ce tableau de la situation entre chargeurs et armateurs à la veille de la réglementation est peut-être un peu forcé, il n'en présente pas moins un grand fond de vérité. Si l'on ajoute aux connaisse-

ments hérissés de clauses d'exonération la multiplicité des lois en conflit, il faut reconnaître que dans le domaine du commerce maritime régnait la plus grande confusion.

Dans le numéro de juillet-août 1936 de l'*Economie Internationale*, M. Charles S. Haight, Président du Comité des Connaissements de la Chambre de Commerce Internationale, faisait remarquer que tout chargement destiné à l'exportation comporte l'intervention de cinq parties : le chargeur, le transporteur, le banquier, l'assureur maritime, le destinataire, souvent de cinq nationalités différentes.

Il fallait donc, pour apporter un remède efficace à une situation aussi confuse, un accord international.

Les Règles de La Haye constituèrent un premier pas dans cette voie; présentées sous la forme d'un connaissance-type il était difficile de les incorporer dans la plupart des législations internes des pays intéressés, on risquait de les voir mal interprétées par des tribunaux plus ou moins habitués au langage maritime.

La Conférence de Bruxelles qui se réunit en 1922 et 1923 transforma ce connaissance-type en une convention internationale qui devait être mise en harmonie par la suite avec les législations internes des pays signataires.

En 1923, treize nations étaient représentées à la Conférence; en 1922 elles étaient 24; l'élaboration de la Convention donna lieu à de nombreuses discussions, chaque nation interprétant souvent différemment une même formule suivant ses coutumes, ses

traditions juridiques. Nous verrons au cours de notre étude comment la simple traduction d'une langue dans une autre peut déformer un texte et en changer la portée.

Le texte de la Convention n'est pas toujours clair, on peut y relever des contradictions, il faut se garder de trop raisonner dessus et le prendre tel qu'il est, arbitrage entre les revendications des chargeurs et celles des armateurs.

La Convention signée, il restait à l'adapter à notre législation interne. Nous ne pouvions pas, comme la Belgique, en adopter le texte intégral; en Belgique le Tribunal de Commerce d'Anvers, très rompu à la pratique anglaise, connaît de tous les litiges en matière maritime, la Cour de Bruxelles statuant en Appel; en France, au contraire, les procès maritimes sont répartis entre un grand nombre de Tribunaux et de Cours d'Appel dont les magistrats ne sont pas toujours très au fait des coutumes maritimes, leur donner à appliquer un texte tout imprégné de l'esprit anglo-saxon nous aurait amené trop de décisions contradictoires. Il fallait une loi claire, ne pouvant prêter à équivoque.

De nouveau chargeurs et armateurs se sont opposés, sur le plan national cette fois.

Dès 1926 un projet était déposé par le Gouvernement, mais au même moment une autre proposition, celle de M. Roux-Freissineng, était également soumise à l'approbation des Chambres.

Le projet du Gouvernement cherchait à s'écarter le moins possible de la règle internationale; la pro-

position de M. Roux-Freissineng cherchait surtout à accorder aux chargeurs le plus de garanties possibles, refusant par exemple d'admettre l'exclusion des fautes nautiques.

Il fallut prendre en considération les réclamations des chargeurs et cependant rester dans le cadre de la Convention. La loi du 2 avril 1936 fut enfin votée, elle fait l'objet de la présente étude.

Nous ne ferons pas une étude article par article de la nouvelle loi. Nous examinerons surtout les conséquences pratiques auxquelles devront aboutir les difficultés d'interprétation qu'elle soulève quant à la responsabilité du transporteur. Nous nous référerons, chaque fois que cela sera nécessaire, à la Convention pour indiquer une solution, car nous ne devons pas perdre de vue l'idée directrice de notre étude : appliquer la loi nouvelle sans créer pour nos armements des inégalités sur le plan international.

Nous étudierons donc successivement :

- I. — *Le cadre de la responsabilité du transporteur telle que l'établit la loi nouvelle, c'est-à-dire le champ d'application de la loi ;*
- II. — *Quelle est, dans ces limites, l'étendue de cette responsabilité ;*
- III. — *Le quantum de la responsabilité ;*
- IV. — *Les moyens juridiques laissés au transporteur de dégager sa responsabilité ;*
- V. — *Les règles générales de l'exercice de l'action en responsabilité.*

## CHAPITRE PREMIER

### CHAMP D'APPLICATION DE LA LOI

#### SECTION I

#### TRANSPORT MARITIME PROPREMENT DIT

##### § 1. — DÉFINITION.

La loi française, comme la Convention de Bruxelles, consacre le principe de la division du transport des marchandises par mer en trois phases :

- 1° Séjour à quai avant embarquement;
- 2° Transport maritime proprement dit;
- 3° Séjour à quai après débarquement;

la loi n'étant applicable qu'à la deuxième phase, le transport maritime proprement dit.

Mais si le principe est le même, les termes de la définition ne sont pas identiques.

Dans la Convention, le transport maritime couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire, jusqu'à leur déchargement du navire. Les opérations de chargement et de déchargement sont-elles comprises dans cette définition ? Une première lecture ferait croire que seules les opé-

rations de déchargement entreraient dans le cadre de la Convention; mais il faut lire plus loin, et l'on arrive, en rapprochant les articles 2, 3 et 7, à une définition plus précise que l'on peut formuler ainsi : « Le transport maritime proprement dit couvre le « temps écoulé depuis le moment où les marchandises « commencent à être chargées, jusqu'au moment où « le déchargement est complètement achevé » (1).

Dans l'article 2 nous lisons en effet : « Le transporteur sera quant au chargement... et au déchargement des marchandises, soumis aux responsabilités et aux obligations comme il bénéficiera des « droits et exonérations énoncés dans la convention .» D'après l'article 3, le transporteur est tenu de procéder avec soin au chargement et au déchargement des marchandises transportées; enfin la rédaction de l'article 7 confirme cette interprétation (2).

Lors des débats parlementaires pour l'élaboration de la loi de 1936, la définition de la convention fut écartée, on ne la jugeait pas assez claire. Le Sénat y substitua la définition des Règles de La Haye, et la Chambre accepta cette modification comme étant de pure forme, consacrant ainsi le principe du transport de palan à palan : « La présente loi s'applique « depuis la prise en charge des marchandises sous « palan, jusqu'à leur remise sous palan au destinataire ».

(1) Temperley. — *Carriage of good by sea act*, 1924, p. 13.

(2) En ce sens Trib. Com. d'Anvers, 10 mars 1931, *Dor* 24-154; *J.P.A.* 1931-81. Les lois allemande, italienne et des Etats-Unis prédisent leur application à ces opérations.

Nous verrons plus loin que ce changement ne simplifie rien; constatons tout de suite que le texte n'y gagne aucune clarté.

« Prise en charge sous palan » s'entend aussi bien du chargement achevé que du chargement simplement commencé, « livraison sous palan » est aussi imprécis. Comme aucun autre article de la loi ne peut apporter la moindre précision il faut bien se reporter au texte de la Convention qu'il aurait été aussi simple de conserver, puisqu'en somme c'est le même principe que l'on a voulu consacrer.

Ce principe admis, certaines difficultés subsistent encore, que nous allons étudier dans un deuxième paragraphe.

## § 2. — DIFFICULTÉS D'APPLICATION.

### A. — *Entreprise de déchargement.*

Une première difficulté apparaît au cas où ça n'est pas le transporteur qui procède au chargement ou au déchargement des marchandises, mais une entreprise payée à cet effet soit par le transporteur, soit par le propriétaire de la marchandise.

Prenons tout d'abord le cas le plus simple, celui de l'entreprise payée par le transporteur. On peut alors considérer l'entrepreneur comme le préposé du transporteur que seul connaît le propriétaire de la marchandise. Le transporteur est donc responsable de la marchandise dans les termes de la loi, à charge pour lui de se retourner contre l'entrepreneur son préposé, pour les fautes commises par celui-ci. Il bé-

néficie des exonérations de responsabilité contenues dans la loi, et l'entrepreneur se trouve par suite en bénéficiaire.

Mais il ne faudrait pas conclure hâtivement que la loi soit toujours applicable à l'entrepreneur. La loi maritime ne concerne en effet que les rapports du transporteur et du chargeur; c'est le droit commun qui règle le contrat conclu entre le transporteur et l'entrepreneur et ce dernier peut stipuler à son profit des clauses d'exonération interdites au transporteur par la loi maritime. Le transporteur devra donc dans certains cas supporter seul à l'égard du chargeur la responsabilité de fautes commises par l'entrepreneur.

La question est beaucoup plus délicate lorsque l'entrepreneur est payé par le chargeur. Il faut en effet concilier le champ d'application de la loi maritime avec cette situation.

D'après le connaissance le transporteur est lié par la loi maritime avec le chargeur pour les opérations de chargement et déchargement, opérations qui sont effectuées par un entrepreneur lié avec le chargeur par un contrat de droit commun. Pour une même opération deux personnes se trouvent donc responsables selon des règles différentes plus sévères pour l'une d'elles, le transporteur qui, s'il bénéficie de cas d'exonération plus nombreux que ceux de droit commun ne peut stipuler aucune clause supplémentaire d'irresponsabilité ou renversant le fardeau de la preuve.

C'est une situation compliquée, qui telle qu'elle se trouve posée ne comporte aucune solution. Il faut pour la résoudre la poser autrement.

Quand le transporteur stipule que les marchandises devront être chargées ou déchargées aux frais et aux risques du propriétaire, doit-il échapper pour cela à l'application de la loi maritime ? Il ne peut s'exonérer de la responsabilité que la loi lui fait supporter. Il faudrait donc considérer que même payé par le chargeur l'entrepreneur reste le préposé du transporteur demeuré responsable. Nous retombons alors dans le cas précédent.

Les tribunaux belges n'ont cependant pas toujours admis ce point de vue; le 12 décembre 1935, le Tribunal de Commerce d'Anvers a décidé que la clause du connaissance aux termes de laquelle les marchandises sont débarquées par les agents des navires mais pour le compte et *aux risques* des réceptionnaires était parfaitement licite et n'était pas frappée de nullité par la loi maritime (*J. P. A.* 1936-35; *Dor* 34-158). Une sentence arbitrale du même tribunal en date du 24 décembre 1935 limite cependant les effets de cette clause à un simple renversement du fardeau de la preuve (*J. P. A.* 1936-162).

Mais il ne faut pas s'exagérer la portée de ces deux décisions car elles concernent des navires pétroliers et nous verrons en étudiant le cas des transports spéciaux que la situation n'est plus la même.

D'autres décisions du Tribunal de Commerce d'Anvers ou du Tribunal Supérieur de Hambourg ont estimé que la responsabilité du transporteur ne prenait fin que lorsque la marchandise avait quitté le

navire, donc quand le déchargement était achevé (3).

La Belgique ayant adopté le texte même de la Convention, cette dernière solution est seule compréhensible puisque les opérations de chargement et de déchargement sont formellement comprises parmi les opérations pour lesquelles le transporteur ne peut modifier la responsabilité qui lui est imposée.

L'imprécision de la loi française ne permet pas de prévoir dans quel sens s'orientera notre jurisprudence; si nous partons de l'idée que le but visé a été de tendre vers l'unification internationale de la législation maritime, il faut interpréter la loi par la Convention et décider que même payée directement par le chargeur l'entreprise de déchargement demeure la préposée du transporteur, celui-ci restant soumis à l'application de la loi maritime. Cependant, s'il est facile de décider qu'en principe la loi maritime doit être applicable aux opérations de chargement et de déchargement lorsqu'elles sont effectuées par le transporteur lui-même, rien ne permet d'affirmer qu'il lui soit impossible d'échapper à une telle responsabilité lorsque c'est une entreprise spécialisée qui se trouve substituée à lui et que l'on applique la loi *stricto-sensu*.

#### B. — *Transport en allèges.*

Il arrive fréquemment et pour des causes diverses,

(3) Trib. Sup. Hambourg, 9 mars 1933, *J.P.A.*, 1936-40.

Trib. Com. Anvers. 9 avril 1930, *J.P.A.*, 1930-228.

— 14 nov. 1930, *J.P.A.*, 1930-405; *Dor*, 24-164.

— 10 mars 1931, *J.P.A.*, 1931-81; *Dor*, 24-154.

— 20 janvier 1931, *J.P.A.*, 1931-37; *Dor*, 24-165.

que l'on soit amené à charger ou à décharger des marchandises en rade. Le transport, du navire au quai, se fait alors à l'aide d'allèges affrêtées tantôt par le transporteur tantôt par le propriétaire de la marchandise.

Le transport en allèges doit-il être considéré comme une phase du transport maritime proprement dit ?

A première vue, il semble que le transport en allèges fasse partie des opérations de chargement ou de déchargement, et que par suite la loi maritime lui soit applicable. Cependant le texte du 2 avril 1936 parle de chargement et de déchargement « sous palan », ce qui exclut le transport en allèges. Est-ce à dire que nous soyons sur ce point en désaccord avec la convention qui elle ne restreint pas ces opérations aux palans du navire ?

La Belgique a fait passer dans sa loi interne le texte de la Convention sans modification; elle l'applique ainsi depuis 1928 et nous allons voir quelles sont les solutions données sur ce point par sa jurisprudence.

Le Tribunal de Commerce d'Anvers et le Tribunal Supérieur de Hambourg semblent adopter une interprétation conforme à la loi française. Certains jugements et arrêts ont en effet jugé que la délivraison était achevée en rade par le transbordement sur allèges, même si les allèges étaient mises à la disposition du réceptionnaire par le transporteur lui-même. Ces décisions définissent ainsi le transport maritime proprement dit comme la période pendant la-

quelle la marchandise est en contact matériel direct et constant avec le navire qui franchit la haute mer (4).

Mais d'autres décisions apportent des solutions beaucoup plus larges.

Dans un jugement du 20 janvier 1931 (*Dor* 24-165), le Tribunal de Commerce d'Anvers a décidé que dans un port comme Rabat où le débarquement des marchandises ne s'effectue pas le long des quais, mais en rade où le navire doit rester, et par transbordement sur allèges affrêtées par le capitaine, on pouvait considérer les allèges comme dépendantes du navire et continuant le transport de celui-ci. Par un jugement du 9 avril 1930 (*J.P.A.* 1930, 228) ce même tribunal avait jugé d'autre part qu'à Anvers où il est de règle que la délivrance de la marchandise se fasse à quai et non en allèges, les dérogations à cette règle ne pouvaient être admises qu'en raison de conventions particulières ou de circonstances spéciales, et exclusivement dans l'intérêt du destinataire.

Ces deux décisions nous conduisent à étudier des cas particuliers pour lesquels la Convention permet d'adopter des solutions spéciales qui semblent interdites par notre loi.

Il faut tout d'abord classer les ports en deux catégories : ceux où il est de règle que le navire arrive à quai, et ceux où au contraire les navires restent en rade.

(4) Trib. Com. Anvers. 14 nov. 1930, *Dor*, 24-164.

— 12 déc. 1935, *Dor*, 34-158.

— 10 mars 1931, *Dor*, 24-154.

Trib. Sup. de Hambourg, 9 mars 1933, *J.P.A.*, 1936-40.

Dans les ports de la première catégorie la règle doit être du chargement ou du déchargement à quai et le transporteur est responsable de la marchandise dans les limites de la loi maritime tant qu'elle n'est pas arrivée à quai, si ce n'est pas en vertu d'une convention particulière qu'elle a été transbordée en allèges; et cette convention ne peut être conclue que dans l'intérêt du chargeur, pour livraison plus rapide par exemple. Cette solution aggrave la responsabilité du transporteur dans le cas où sans convention spéciale il procède à un déchargement en allèges; en effet, si au cours du transport en allège la marchandise se trouve perdue ou avariée, le transporteur doit toujours être responsable de la perte ou de l'avarie, puisqu'il y a faute de sa part et que cette faute, nous le verrons plus loin, l'empêche de bénéficier des exceptions prévues par la loi.

Dans les ports de la seconde catégorie la loi maritime est toujours applicable au transport en allège; le transporteur bénéficie donc des exceptions prévues par cette loi, mais il ne peut pas en ajouter d'autres car il doit rester dans les limites de la loi maritime.

La jurisprudence anglaise qui a envisagé cette situation lui apporte la même solution. Un arrêt des 13 et 14 novembre 1935 de la Haute Cour de Justice (*Dor* 34-215; *Ll. L. R.* LIII-151) décide que lorsqu'une cargaison est perdue au cours du déchargement à bord d'allèges, en raison d'une tempête, le navire a le droit de compter sur l'exception de péril de mer contenue dans le connaissement si celui-ci autorise

le transbordement, alors même que la livraison serait stipulée « aux palans du navire où cesse la responsabilité de celui-ci », si le mode de déchargement employé au su du destinataire est coutumier au port de débarquement.

Si en effet le navire peut compter sur l'exception de péril de mer quand le déchargement sur allèges est coutumier au port de débarquement et que le connaissance autorise le transbordement, dans le cas contraire il est responsable même des cas fortuits.

Cet arrêt de la Haute Cour de Justice anglaise s'applique également aux ports de la seconde catégorie. Dans ce cas, les jurisprudences belge et anglaise sont d'accord pour considérer l'allège comme dépendante du navire et continuant le transport de celui-ci.

Ces solutions sont très intéressantes et très compréhensives des difficultés que rencontre l'application de la Convention. Mais la distinction qu'elles proposent est-elle possible sous l'empire de notre loi ?

A première vue, il semble que l'article premier de la loi de 1936 exclue toute distinction de ce genre. Avant la prise en charge « sous palan », après la livraison « sous palan », la loi ne doit plus s'appliquer si l'on interprète la loi à la lettre; mais nous pensons cependant que nos tribunaux si habitués à statuer sur la notion de faute pourront adopter les mêmes solutions que les tribunaux belges et anglais, tout au moins dans le cas suivant.

Le transporteur ne doit pas aggraver la situation du chargeur, telle qu'elle résulte de la loi maritime; si la règle au port de déchargement est le déchargement à quai, le transporteur commet une faute lorsqu'en dehors de toute stipulation, il opère un déchargement en allège et il doit être tenu pour responsable des avaries survenues aux marchandises ou des pertes subies par elles pendant le transbordement. La loi en effet, si elle ne couvre que le transport de palan à palan, réserve formellement au chargeur de faire la preuve d'une faute du transporteur et il y a faute de sa part lorsqu'il fait cesser le transport maritime proprement dit avant l'arrivée à quai dans un port où la règle est le déchargement à quai. La loi lui interdisant en outre de modifier la responsabilité qu'elle l'oblige à supporter, le transporteur ne pourra pas se réserver de faire cesser le transport maritime par une clause de débarquement en allège, à moins que le chargeur ne le lui demande expressément pour hâter la livraison.

Mais dans le cas où la règle au port de destination est le déchargement en allège, il n'est plus possible en appliquant la loi française, d'adopter les solutions belge et anglaise : l'application de la loi maritime cesse irrémédiablement par le déchargement en allèges, celles-ci ne peuvent pas être considérées comme faisant partie du navire.

### C. — *Transports spéciaux.*

Nous comprenons sous cette dénomination les

transports de marchandises telles que le pétrole, les grains, les bananes, qui nécessitent sinon toujours des navires spéciaux, du moins des procédés spéciaux de déchargement.

Pour ces marchandises, la définition du transport maritime proprement dit de « palan à palan » n'a plus aucun sens. Que le déchargement se fasse à l'aide de pompes (pétrole), d'aspirateurs (grains), ou de bandes transporteuses (bananes), il est assuré par le destinataire et les palans ne servent à rien. A quel moment doit-on placer la fin du transport maritime ?

La mise à la disposition du destinataire est dans ces différents cas, effectuée par la mise à quai du navire; on ne peut cependant pas dire que le transport maritime cesse à ce moment. Tant que la marchandise est dans les cales du navire, elle est sous la responsabilité du transporteur telle que la définit la loi maritime.

On pourrait décider que la responsabilité du transporteur cesse lorsque les appareils de déchargement étant fixés, le déchargement est effectivement commencé, mais nous pensons qu'une distinction s'impose ici. Tant que le débarquement n'est pas complètement achevé, la marchandise qui se trouve encore dans la cale du navire est toujours sous la responsabilité du transporteur, et il ne pourrait se dégager de cette responsabilité qu'en prouvant que l'avarie est due à une faute du destinataire ou de ses employés. Si l'avarie se produit au cours du débarquement, mais à la partie de la car-

gaison qui a quitté la cale, le destinataire en a déjà pris livraison et le transporteur est dégagé de sa responsabilité.

Au départ, la même distinction s'impose pendant les opérations de chargement.

Il peut y avoir doute sur le moment où l'avarie s'est produite, mais dans ce cas, elle sera toujours présumée survenue à bord du navire. Nous reviendrons plus loin sur cette question qui, pour l'exercice de l'action en responsabilité, présente une grosse difficulté, nous ne pouvons ici que poser le principe qui se dégage tant des travaux de la Conférence de Bruxelles que des travaux préparatoires de notre loi.

### § 3. — CONSÉQUENCES DE LA FRAGMENTATION DU VOYAGE.

Jusqu'ici, nous avons toujours envisagé la situation la plus simple, celle où la marchandise est chargée dès sa remise par le chargeur, où le destinataire en prend livraison dès la mise à quai; mais, en pratique, le problème est plus complexe.

Le plus souvent, la marchandise est remise à la compagnie de navigation avant même que le navire qui doit la transporter soit au port; elle doit donc séjourner à quai ou dans les entrepôts de la compagnie. De même, à l'arrivée au port de destination arrive-t-il fréquemment que la cargaison reste quelque temps avant que le destinataire en prenne livraison, celui-ci n'étant même pas toujours connu à l'arrivée du navire.

Quelle est alors la responsabilité du transporteur avant embarquement et après débarquement ? C'est ce que nous allons tout d'abord étudier.

Nous verrons ensuite quelles sont les conséquences de la fragmentation du voyage en ce qui concerne le fardeau de la preuve.

#### A. — *Responsabilité du transporteur.*

En dehors des limites d'application de la loi, la responsabilité du transporteur peut être analysée de trois façons différentes.

M. Paul Scapel (5) partant de l'idée que la nouvelle législation a été faite dans l'intérêt des chargeurs, soutient que pendant la première et la troisième phases du transport, il faut, pour déterminer la responsabilité du transporteur, appliquer la loi de 1905 sur le transport terrestre :

« Toutes ces manutentions ne peuvent constituer  
« un transport maritime. La loi elle-même, qui a  
« pour objet le transport des marchandises par mer,  
« délimite en quelque sorte ce transport par ce même article premier. Toutes opérations qui sortent  
« des limites ainsi fixées perdent leur caractère de  
« transport maritime. Il nous apparaît qu'en fait et  
« en droit, la compagnie de navigation qui reçoit la  
« marchandise pour la mettre le long du bord du  
« navire, ou qui fait l'opération inverse, est à ce  
« moment-là un véritable entrepreneur de transports  
« terrestres. »

(5) La nouvelle législation sur les transports de marchandises par mer, pages 33 et suivantes.

Cette solution est tout à fait favorable aux chargeurs, car la loi Rabier du 17 mars 1905 qui régit les transports terrestres interdit les clauses d'irresponsabilité, mais nous ne pensons pas qu'elle soit applicable ici. Une compagnie de navigation ne peut pas être assimilée à une entreprise de transports terrestres; la loi Rabier est une loi spéciale dont le domaine est restreint, on ne saurait la faire pénétrer dans le domaine du droit maritime. Nous sommes en présence de deux situations juridiques très particulières, ayant chacune leur rayon d'action bien défini, et qui ne peuvent être confondues. Lorsque dans le domaine du droit maritime aucun texte particulier ne peut être appliqué à une situation nouvelle, on peut faire appel au droit commun, mais pas à une loi spéciale d'un domaine tout différent.

Une deuxième théorie fait alors de la compagnie de navigation un dépositaire salarié. Un examen superficiel de la question fait apparaître cette théorie sous un jour assez séduisant, mais elle ne résiste pas à une étude plus approfondie. Il y a deux sortes de dépôts, le dépôt volontaire et le dépôt nécessaire. Le dépôt volontaire est un contrat, et le contrat qui lie la compagnie de navigation et le chargeur est un contrat de transport, il n'est pas possible de lui en substituer un autre. D'autre part, l'article 1949 du code civil, s'il ne donne pas une énumération limitative des cas où il peut y avoir dépôt nécessaire en donne néanmoins un caractère bien déterminé auquel ne répond pas celui du transporteur maritime

gardien de la marchandise à lui confiée pour la transporter.

Il est donc impossible de considérer la compagnie de navigation comme un dépositaire, sauf dans un cas précis que nous examinerons plus loin.

C'est à une troisième théorie que nous nous rallions, et selon laquelle le contrat de transport maritime continue à s'appliquer, mais seulement dans les termes des articles 222 et s. du code de commerce.

Cette théorie, si elle est moins favorable aux chargeurs que la première, est beaucoup plus conforme à l'esprit de la Convention dont l'article 7 est ainsi rédigé : « Aucune disposition de la présente Convention ne défend à un transporteur ou à un chargeur  
« d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire  
« pour la perte ou les dommages survenant aux  
« marchandises, ou concernant leur garde, soin et  
« manutention, antérieurement au chargement ou  
« postérieurement au déchargement du navire sur  
« lequel les marchandises sont transportées par mer. »

Il convient donc d'appliquer à cette partie du contrat la jurisprudence constante de nos tribunaux en matière de clauses d'exonération. Ces clauses sont valables, mais elles ne jouent plus lorsque le chargeur apporte la preuve d'une faute lourde du transporteur ou même d'une faute légère si elle a été lucrative.

Nous avons signalé plus haut l'existence d'un cas précis où le transporteur maritime pouvait être considéré comme un dépositaire salarié; nous allons l'examiner maintenant.

En général, un délai est fixé au destinataire pour prendre livraison de la marchandise, et ce délai expiré, la compagnie de navigation fait payer des droits de stationnement et de gardiennage. A ce moment, M. Scapel estime que la compagnie devient un véritable dépositaire salarié, et nous nous rallions à son opinion. On peut, en effet, admettre que passé le délai fixé pour la prise des marchandises, le transporteur n'est plus lié par le contrat de transport, il est devenu gardien de la marchandise en vertu d'un nouveau contrat qui s'est substitué au premier.

#### B. — *Charge de la preuve.*

La fragmentation du voyage en trois phases et les conséquences qui en résultent quant à la loi applicable aboutissent à un renversement de la charge de la preuve, suivant que l'avarie s'est produite pendant le transport maritime proprement dit ou pendant les autres parties du voyage.

Si c'est à bord que la marchandise a été avariée, la loi maritime est applicable et le transporteur est présumé responsable de l'accident; il devra donc, pour échapper à cette responsabilité, prouver que l'avarie a été provoquée par l'un des cas limitativement énumérés par la loi. Si le transporteur apporte la preuve de l'un de ces faits, le chargeur peut alors

prouver à son tour que ce fait s'est produit par la faute du transporteur ou par la faute d'un de ses préposés, faute n'ayant pas le caractère d'une « faute nautique ».

Par contre, lorsque l'avarie s'est produite à quai avant embarquement ou après déchargement, la loi maritime n'est plus applicable, mais le droit commun; conformément à la jurisprudence sur le jeu des clauses d'irresponsabilité que le transporteur a toute faculté de stipuler pour cette partie du voyage, c'est alors directement au chargeur d'apporter la preuve d'une faute lourde du transporteur ou d'une faute lucrative.

Mais le lieu où s'est produit le dommage n'est pas toujours connu et nous ne trouvons dans la loi de 1936 aucune indication permettant de résoudre la difficulté qui apparaît alors. Nous devons alors nous reporter aux travaux de la Conférence de Bruxelles.

Lors de la première séance, en 1922, de la Commission de la Conférence de Bruxelles, en réponse à une question posée par M. Molengraaff, délégué des Pays-Bas, et par un autre membre de la Commission, M. le Juge Hough, qui présidait la séance, répondit que le dommage devait être présumé survenu à bord. Cette solution est, en effet, la plus rationnelle : la convention a eu pour but de protéger les chargeurs contre la multiplicité des clauses d'exonération de responsabilité; or, les transporteurs ont toute latitude pour stipuler de telles clauses pendant la première et la troisième partie du voyage; c'est

donc répondre au but de la loi que de présumer le dommage survenu au cours du transport maritime proprement dit.

Il est intéressant de noter ici que cette manière de voir doit amener un revirement de notre jurisprudence.

Nos tribunaux, en effet, pour lutter contre les clauses d'irresponsabilité, décidaient que les connaissements ne couvrant que le transport maritime proprement dit, les clauses qu'ils contenaient n'étaient pas valables pour le séjour à quai, et estimaient que les avaries devraient être présumées survenues à quai. Cette théorie n'avait d'ailleurs jamais été admise par la Cour de Cassation qui repoussait l'idée de fragmentation du voyage pour soutenir l'unité du contrat de transport par mer.

Ainsi, nos tribunaux devront renoncer à présumer l'avarie survenue à quai (6) et la Cour de Cassation devra renoncer à la théorie de l'unité de contrat.

## SECTION II

### TRANSPORT SOUS CONNAISSEMENT

La loi nouvelle ne s'applique pas aux chartes-parties, mais aux connaissements; elle s'applique, au

(6) Un premier arrêt a été rendu, marquant ce changement, par la Cour d'Alger, le 22 juin 1938 (*Dor Sup.*, 16-302) : « Il résulte « du rapprochement de l'article 4 et de l'article 9 de la loi que la « volonté du législateur a été de laisser à l'armateur la charge de « prouver que les pertes ne se sont pas produites au cours du « transport maritime. »

cas d'affrètement par charte-partie, aux connaissements qui peuvent être délivrés.

Cette disposition de notre loi répond à la définition du contrat de transport donnée dans l'article I b de la Convention : contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer; connaissement ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement.

La définition du contrat de transport avait donné lieu à beaucoup de difficultés lors des réunions de la Conférence de Bruxelles, particulièrement pour le texte français qui ne pouvait satisfaire les délégués des Pays-Bas, de la Suède, de la Belgique ni de la France.

En France, une marchandise ne voyage pas en mer sans connaissement, il est donc difficile de réaliser ce que peut être un transport sans ce titre. D'après le code de commerce, la charte-partie et le connaissement coexistent alors que le droit anglo-saxon, qui a dicté la Convention, oppose la charte-partie au connaissement.

C'est pourquoi, tout en conservant l'esprit de la Convention, la loi française ne nous donne qu'une formule très simple, la délivrance du connaissement déterminant immédiatement l'application de la loi.

Chaque fois que nos tribunaux auront à appliquer la loi anglaise, ils devront prendre pour critérium

la négociabilité du titre de transport (7). Tel n'est pas, cependant, l'avis des juges d'Anvers; ceux-ci dans un jugement du 8 mars 1934 (8) ont décidé que lorsque le chargeur était en même temps le destinataire de la marchandise, il ne pouvait se prévaloir des dispositions de la loi maritime, celle-ci n'ayant entendu protéger que le tiers porteur du connaissement, et que par suite il ne suffisait pas que le connaissement soit négociable pour tomber sous l'application de la loi.

Cette décision est intéressante à noter, car elle intéresse aussi bien l'application de la loi française, mais nous ne pensons pas qu'elle donne une interprétation exacte de la Convention. Ce sont les chargeurs en général qui sont protégés par la nouvelle législation, ce ne sont pas uniquement les tiers porteurs du connaissement, et il importe peu que le chargeur soit en même temps le destinataire (9) dès l'instant qu'un document négociable a été émis.

De toute façon, les armateurs français tenus, ne serait-ce que pour respecter la loi douanière, de toujours délivrer un connaissement, se trouvent soumis à une loi plus sévère que les armateurs anglais ou autres et ainsi en état d'infériorité sur le plan international.

(7) Cour de Session (Ecosse), 16 juillet 1931. *Dor*, 27-118.

(8) *Dor*, 32-167; *J.P.A.*, 1934-227.

(9) Conférence de Bruxelles, séance du 6 octobre 1934, Procès-verbaux des séances, page 48.



## CHAPITRE II

### ETENDUE DE LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

L'article 4 de la loi du 2 avril 1936 pose en termes très généraux le principe de la responsabilité du transporteur : « Le transporteur est garant de toutes « pertes, avaries ou dommages subis par la marchandise. » Suivent ensuite un certain nombre de cas d'exonération limitativement énumérés par la loi, et dont le transporteur devra fournir la preuve pour s'exonérer de sa responsabilité. Enfin, dans un dernier alinéa, l'article 4 réserve au chargeur la possibilité d'apporter la preuve d'une faute du transporteur ou de ses préposés, en dehors du cas de faute nautique, susceptible de faire perdre au transporteur le bénéfice du cas d'exonération dont il aura pu trouver l'existence. Nous allons donc voir tout d'abord quels sont les faits qui engagent la responsabilité du transporteur et le rôle du connaissance dans la preuve de ces faits; nous étudierons ensuite les cas d'exonérations prévus par la loi et la preuve réservée au chargeur, et nous verrons, pour terminer

ce chapitre, quelles sont les omissions de la loi et les conséquences de ces omissions.

## SECTION I

### FONDEMENT DE LA RESPONSABILITE

La Convention de Bruxelles énumère une longue suite d'obligations auxquelles doit se soumettre le transporteur au départ du navire, au cours du voyage et à l'arrivée à destination. La technique de la loi française est tout autre, elle est surtout beaucoup plus simple.

La responsabilité du transporteur repose sur le contrat de transport, c'est donc une responsabilité contractuelle. Le fait qu'une marchandise remise en bon état au transporteur soit avariée au moment de la livraison, suppose que le transporteur a manqué à l'une des obligations auxquelles il était tenu, c'est une inexécution de l'une des clauses du contrat par lequel il s'était engagé à transporter la marchandise et à la livrer dans l'état où il l'avait reçue. Le principe posé par la loi française est ainsi beaucoup plus précis que le texte de la Convention; chaque fois que l'on procède par énumération, on risque d'être incomplet, il est préférable d'éviter cette méthode.

#### § 1. — FAITS QUI ENGAGENT LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR.

Le transporteur est garant de toutes pertes, avaries ou dommages subis par la marchandise. Il est

donc responsable s'il y a des manquants ou si la marchandise arrive en mauvais état, mais que dire du retard ? Un retard dans la livraison peut être pour le propriétaire de la marchandise un ennui sérieux et cependant la loi semble avoir négligé cette source de difficultés. Il faut, pour arriver à une solution, rapprocher ce premier alinéa de l'article 4 de la liste des cas d'exonération qu'il donne ensuite. Nous lisons, en effet, à la fin de la liste, sous le n° 6, que le transporteur échappe à la responsabilité du premier alinéa s'il apporte la preuve d'un déroutement effectué en vue d'un acte d'assistance ou de sauvetage; cela laisse supposer qu'il doit être responsable si, pour une autre cause, un déroutement a provoqué un retard dans la livraison.

Mais un retard peut avoir été provoqué par autre chose qu'un déroutement et on peut, en outre, objecter que même dans le cas où il y a eu déroutement le transporteur n'est responsable, aux termes de l'article 4, que si la marchandise a souffert du retard, si elle a été avariée. Dans ce cas, d'ailleurs, ce n'est pas le retard qui engage la responsabilité du transporteur, mais l'avarie elle-même. Le même raisonnement peut être fait pour les grèves et lock-outs qui semblent n'avoir été pris en considération que pour les avaries qu'ils ont pu provoquer.

Cette question est cependant importante; elle présente un grand intérêt pour les chargeurs. Le retard peut-il, en dehors de toute avarie, engager la responsabilité du transporteur ? La question ne se pose,

naturellement, que si un délai a été prévu pour la livraison, si un navire particulier a été choisi en raison de ses dates de départ et d'arrivée.

Nous pensons qu'il convient de rapprocher les expressions « avarie » et « dommage » employées par la loi. Une avarie est une détérioration, de quelque nature qu'elle soit, subie par la marchandise. Que doit-on entendre par « dommage » ? Ce n'est pas une perte, puisque la loi réserve expressément ce cas. Il semble possible de comprendre ici le retard dans la livraison.

La loi spécifie bien « dommages subis par la marchandise » et non par le destinataire qui, à première vue, paraît seul souffrir du retard lorsque la marchandise n'est pas avariée; mais si le retard a fait manquer un marché, entraînant par suite un retard dans l'utilisation de la marchandise, si par suite de ce nouveau retard, la marchandise se trouve abîmée ou si, tout simplement, elle subit une baisse de cours, ne peut-on dire que c'est elle qui a subi le dommage ?

Il est bien certain que si le retard n'a entraîné aucune de ces conséquences, il ne peut être question d'aucune responsabilité pour le transporteur, mais dans le cas contraire, nous pensons possible de soutenir qu'un dommage a été subi par la marchandise, ayant pour cause le retard dans la livraison (1). Il

(1) C'est d'ailleurs ainsi qu'il a été décidé à la séance du 6 octobre 1923 de la Conférence de Bruxelles. A la suite d'une remarque de M. Richter, délégué de l'Allemagne, M. Louis Franck, président de la Conférence et représentant la Belgique, précisa que le mot « dommage » devait comprendre toutes causes légitimes de dommages-intérêts. Procès-verbaux des séances, pages 52 et 53.

faut toutefois que ce retard présente un caractère anormal dont le chargeur devra faire la preuve et cette preuve est certainement plus difficile à apporter qu'au cas de perte ou d'avarie. Nous reviendrons sur cette question de preuve dans l'exercice de l'action en responsabilité, mais nous pouvons dire tout de suite que le destinataire devra, dès la réception de la marchandise, adresser au transporteur une protestation pour le retard apporté à la livraison.

## § 2. — FORCE PROBANTE DU CONNAISSEMENT.

Après réception des marchandises, le transporteur doit, sur la demande du chargeur, lui délivrer un connaissement portant mention des marques et, selon le cas, du nombre des colis et objets, ou bien de la quantité, de la qualité ou du poids des marchandises, le tout d'après les indications données par écrit par le chargeur avant l'embarquement.

L'article 2 de la loi du 2 avril 1936 donne à ce connaissement une grande valeur comme preuve de l'état des marchandises à l'embarquement, c'est donc un titre extrêmement important aussi bien pour le transporteur que pour le chargeur comme élément de preuve lorsque des avaries sont constatées à l'arrivée des marchandises.

Les rédacteurs de la loi, comme ceux de la Convention, se sont efforcés de redonner au connaissement une force probante qu'il avait complètement perdue par le fait des compagnies de navigation qui étaient arrivées à une telle multiplication de clauses « que

dit être », « nombre, quantité, qualité, mesures, inconnus », que les chargeurs devaient toujours prouver que l'avarie dont ils se plaignaient n'existait pas au chargement (2). Nous pouvons dire que, sur ce point, la loi française présente une meilleure solution que la Convention.

En faisant une obligation pour le transporteur de mentionner au connaissement les indications données par écrit par le chargeur la loi du 2 avril 1936 reproduit les termes mêmes de la Convention, mais elle s'en écarte ensuite notablement.

Lorsque le connaissement ne contient aucune réserve de la part du transporteur, les marchandises sont présumées avoir été chargées en bon état, il n'était donc pas nécessaire d'obliger le transporteur à mentionner l'état et le conditionnement apparent des marchandises, la loi française ne suit donc plus sur ce point la Convention, mais c'est là un simple allègement du texte, une modification de fin style.

C'est en ce qui concerne les réserves que notre loi s'écarte sensiblement de la Convention. Celle-ci, dans son article 3 § 3 in fine déclare : « Aucun transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner au connaissement des marques, un nombre, une quantité ou un poids dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu de moyens raisonnables de vérifier. »

(2) V. Boulanger. — Nature juridique et portée de la clause « que dit être », etc. *Dor*, 32-33.

Notre loi, après avoir reproduit à peu près exactement ce texte, remplaçant seulement « raisonnables » par « normaux », ajoute que, dans ce cas, le transporteur doit faire mention spéciale de ces raisons ou de cette impossibilité. Ce sont donc des réserves motivées, et le législateur a ainsi mis obstacle aux clauses de style auxquelles la Convention laisse trop de possibilités par le défaut de précision de la formule qu'elle emploie.

La jurisprudence belge sur l'article 3 § 3 de la Convention arrive cependant au même résultat que la loi française par la sévérité avec laquelle elle exige une justification des réserves insérées au connaissement par le transporteur (3). Celui-ci ne peut plus employer la clause imprimée « poids inconnu ». (Cour d'Appel de Bruxelles, 1<sup>er</sup> juin 1934, J.P.A., 1934, 267.) (4)

En outre, les réserves sont toujours interprétées restrictivement. La Cour d'Appel de Bruxelles a ainsi décidé que la clause « measure unknown » ne devait s'appliquer qu'à la mesure des marchandises (en l'espèce des planches) spécifiées au connaissement, et non au nombre des planches (15 novembre 1930, J.P.A., 1930, 472) (5).

Enfin, le Tribunal de Commerce de Gand, dans un jugement du 19 novembre 1930 (Dor, 23-142) a formellement condamné toutes les clauses de style im-

(3) Cour d'Appel de Bruxelles, 18 janvier 1936, *Dor*, 36-115.

(4) Même sens Trib. Cour. Bruxelles, 3 octobre 1934, *Dor*, 31-93.

(5) Même sens Trib. Com. Anvers, 30 octobre 1930, *J.P.A.*, 1930-488.

primées et a donné leur caractère réel aux clauses variables en décidant qu'une clause « poids inconnu », même valable, est inopérante en cas d'exécution défectueuse du transport, de faute prouvée à la charge du capitaine. Il n'est donc pas nécessaire que le destinataire de la marchandise cherche à faire la preuve du contenu exact d'un colis s'il apporte la preuve d'une faute caractérisée du transporteur. C'est l'application de la théorie de la faute lourde depuis longtemps admise par les tribunaux français qui ont toujours repoussé les clauses d'exonération lorsqu'une faute de cette nature était relevée à la charge du transporteur (Cass. Req., 5 juin 1920, R.I.D.M., XXXII, 306; Civ., 29 juin 1932, Dor 27, 233; Paris, 11 mai 1934; Dor. Sup., 13-28; Trib. Com. Marseille, 14 décembre 1934; Dor. Sup. 13-131).

Un certain nombre de nos tribunaux voyait dans les clauses « que dit être », etc., de véritables clauses de non-responsabilité, obligeant le chargeur à prouver non seulement l'état et le conditionnement de la marchandise, mais encore une faute précise du transporteur, non couverte par les multiples clauses d'exonération. Cette jurisprudence n'était pas générale (6), la loi nouvelle doit y mettre fin définitivement. En effet, il est bien précisé dans l'article 2 que lorsque des réserves motivées ont été portées au connaissement, la preuve des manquants incombe alors à l'expéditeur ou au réceptionnaire, les réserves n'ayant pour effet que de renverser le fardeau de la preuve.

.6) Trib. Com. Marseille, 6 novembre 1930, *R.V.T.*, 1931-27.

Lorsque le connaissement est délivré sans réserves, les marchandises sont donc présumées avoir été reçues en bon état, le connaissement faisant foi jusqu'à preuve contraire de l'état des marchandises qu'il mentionne; cela résulte de l'obligation pour le transporteur de motiver ses réserves et de l'effet attaché à ces réserves par l'article 2 de la loi.

Le texte français de la Convention attache au connaissement la même force probante, mais ce texte donne une idée assez inexacte de la formule anglaise « *prima facie evidence* ».

En Angleterre, lorsque l'on invoque un document auquel la loi attache la valeur de *prima facie evidence*, il appartient au juge de refuser l'offre de preuve contraire. C'est le « *stopping* » et les plaideurs n'ont qu'à s'incliner (7). Or l'article 3 § 4 de la Convention attache cette valeur de *prima facie evidence* au connaissement. L'adoption en Angleterre de la Convention donne donc au connaissement une force probante beaucoup plus absolue qu'en France, en Belgique ou dans tout autre pays qui se fonde sur le texte français; le projet de code maritime italien consacre le principe de la présomption, sauf preuve contraire.

#### SANCTION.

L'article 6 de la loi du 2 avril 1936 attache une sanction très sévère à la sincérité des déclarations

(7) Cour d'Appel de Grande-Bretagne, 11 nov. 1929, *Dor*, 23-174.

du chargeur, contrepartie de la force probante donnée au connaissance.

Lorsque le chargeur a fait une déclaration sciemment inexacte de la nature ou de la valeur des marchandises, le transporteur n'encourt plus aucune responsabilité à l'égard de ces marchandises. Il faut que ce soit volontairement que le chargeur ait commis une inexactitude, mais il sera présumé avoir agi ainsi; il faudra naturellement, pour que la sanction joue, que l'inexactitude présente un certain caractère de gravité qu'il appartiendra aux juges du fond d'apprécier, ce qui sera d'ailleurs assez délicat.

La loi ne parle que de la nature et de la valeur des marchandises. Nous reviendrons plus loin sur la déclaration de valeur; en ce qui concerne la nature, la sanction devra être appliquée restrictivement, cela exclut donc le cas de fausses déclarations de qualité, de quantité ou de poids.

Nous pensons que, si absolue qu'elle paraisse, cette exonération ne devra pas jouer au cas de faute lourde du transporteur, la jurisprudence que nous avons citée plus haut devant s'appliquer ici.

## SECTION II

### CAS D'EXONERATION

Nous abordons ici la partie essentielle de la loi du 2 avril 1936 et de la Convention de Bruxelles qui limitent à un certain nombre de cas bien déterminés les causes d'avaries dont le transporteur ne devra pas supporter la responsabilité.

De même qu'il était inutile d'énumérer dans la loi les obligations du transporteur, il était inutile d'y faire figurer les cas d'exonération qui dérivent du droit commun. Comme le fait remarquer M. Ripert, dans son article sur la loi du 2 avril 1936, paru dans la « *Rivista del diritto della navigazione* » (8), c'est même une mauvaise pratique de mentionner de tels cas d'exonération dans un connaissement, car le transporteur a l'air de stipuler à son profit des causes particulières de non responsabilité alors qu'il réclame seulement l'application du droit commun. Mais les rédacteurs de la loi avaient devant eux un texte rédigé selon la méthode anglaise, la Convention de Bruxelles, qui reproduit l'énumération contenue dans les Règles de La Haye, elles-mêmes conçues sous la forme d'un connaissement-type. Ils ont éclairci le texte et sur quelques points ont donné à notre loi une certaine supériorité sur la Convention, groupant sous une formule générale un certain nombre de cas particuliers; mais des omissions assez graves font parfois regretter cette méthode.

#### § 1. — CAS D'EXONÉRATION PRÉVUS PAR LA LOI

##### 1° *Fautes nautiques du capitaine, des marins, pilotes ou autres préposés.*

La Convention de Bruxelles exonère l'armateur de la responsabilité des fautes commises « in navigation or in the management », et dans le texte français on

(8) G. Ripert. — La loi française du 2 avril 1936 sur les transports de marchandises par mer. *Rivista del diritto della navigazione*. Anno II, n° 4, p. 365.

a traduit « management » par administration; il n'y a malheureusement pas de terme plus précis. Quoique la jurisprudence soit depuis longtemps fixée sur l'interprétation de cette expression (9), le Parlement a craint en l'introduisant dans la loi française, d'ouvrir la porte à des difficultés sans fin; il s'est donc arrêté à l'expression, consacrée par la loi de 1936, de « faute nautique » (10).

Par le mot « management », il faut entendre tout ce qui concerne l'administration technique du navire en dehors des soins à donner à la cargaison. Le sens de ce mot a été ainsi précisé par M. Louis Franck à la séance de la Conférence de Bruxelles du 6 octobre 1923, sur une proposition de M. Berlingieri, délégué italien, d'y substituer l'expression « administration technique » : « C'est tout ce qui concerne, en « dehors de l'administration, la bonne gestion du navire, son entretien, son nettoyage, la mise à bord « de câbles de rechange, des objets nécessaires, la « fermeture des parties du navire qui ne sont pas à « proprement parler les écoutilles, les robinets, etc. ».

Il faut donc comprendre, parmi les fautes nautiques, les fautes techniques; mais parmi celles-ci il y a toute une catégorie de fautes où il est très difficile de démêler la part de responsabilité que doit supporter le transporteur. Ce sont, pour la plupart, des cas d'espèces, nous allons néanmoins examiner quelques-unes des difficultés qui peuvent se présenter.

(9) Trib. Com. Bordeaux, 7 juin 1935, *Dor Sup.*, 13-403.

Trib. Com. Nantes, 27 janvier 1936, *Dor Sup.*, 14-423.

(10) Doc. Parlem. — Session ord. Chambre des Députés, 1929, annexe n° 1961, p. 411.

La Cour d'Appel de Bruxelles, par un arrêt en date du 6 mars 1929 (*J. P. A.* 1929, 196), a compris parmi les accidents de navigation le jet de la cargaison et la relâche.

Le jet fautif de la cargaison ne peut être en effet, qu'une faute de navigation, car c'est pour sauver le navire que le capitaine est amené à l'ordonner; dans ce cas d'ailleurs tous les chargeurs le supportent par règlement d'avarie commune.

En ce qui concerne la relâche la question est plus délicate; elle peut avoir un tout autre but que la sécurité du navire. D'après l'arrêt de la Cour de Bruxelles, c'est au chargeur de prouver qu'il y a eu faute commerciale. Si, au contraire, on admet que la relâche soit un déroutement, c'est au transporteur de prouver qu'elle a été provoquée soit par une faute nautique, soit par un acte d'assistance ou de sauvetage, ou une tentative dans ce but. La jurisprudence des Etats-Unis est favorable à cette dernière interprétation (11) et nous pensons que c'est en effet la plus sage, car il sera toujours plus aisé au transporteur d'apporter la preuve de son exonération qu'au chargeur de prouver la responsabilité du transporteur.

D'après le Tribunal de Commerce d'Anvers et la Cour de Bruxelles, si, les tanks à eau (waterballasts) étant destinés à assurer la stabilité du navire, les manœuvres les concernant se rapportent à l'administration du navire (Trib. Com. Anvers, 13 janvier

(11) Cour de District Sud de New-York, 29 mars 1929, *Dor*, 20-225; *A.M.C.*, 529 (1929).

1936, *Dor* 34-164, *G. P. A.* 1936-69), la surveillance des bouchains intéresse avant tout la conservation de la cargaison, et l'armateur ne peut être exonéré de sa responsabilité à cet égard (Trib. Com. Anvers, 3 décembre 1929; Cour de Bruxelles 29 nov. 1930 et 21 mars 1936 (12).

Enfin nous pouvons citer une décision très intéressante du Tribunal de Commerce d'Anvers du 24 septembre 1935 (13) d'après laquelle l'exonération de l'armateur pour les fautes touchant l'administration du navire ne s'étend pas aux conséquences d'un manque de précautions relatif à la navigabilité du navire, l'armateur répond de celui qu'il s'est substitué pour mettre le navire en état.

L'exonération des fautes nautiques pourrait en effet permettre à l'armateur d'échapper à la responsabilité qui pèse sur lui touchant la navigabilité du navire, tout au moins avant le départ de celui-ci; nous verrons plus loin si la situation est la même en cours de route.

D'une façon générale, dès que la marchandise est directement intéressée par la faute commise il n'y a plus faute nautique mais faute commerciale, et le transporteur est responsable de l'avarie.

Temperley qui dans les premières éditions de son ouvrage « *Carriage of goods by sea act 1924* » reconnaissait la faute commise « *in navigation or in the management* » lorsque le dommage était dû à

(12) *Dor*, 23-124; *J.P.A.*, 1929-489.  
*J.P.A.*, 1930-444.

*Dor*, 35-99; *J.P.A.*, 1936-293.

(13) *Dor*, 34-163; *J.P.A.*, 1935-389.

« tout usage, mauvais usage ou non usage du navire ou des appareils du bord », propose maintenant la distinction entre les fautes dans les soins à donner à la cargaison et celles concernant les soins à donner au navire.

C'est en effet la meilleure distinction, et son adoption par la Cour de Cassation pourrait améliorer la jurisprudence au sujet des fautes d'arrimage. La Cour de Cassation classe les fautes d'arrimage dans la catégorie des fautes nautiques. Il est bien des cas où une telle faute présente le caractère de faute nautique, mais très souvent elle n'est nuisible qu'à la cargaison et dans ce cas il n'est pas douteux qu'il y a faute commerciale et non plus faute nautique (14).

Il est intéressant de noter ici une jurisprudence très curieuse des Etats-Unis : d'après la Cour d'Appel du 9<sup>e</sup> circuit (15), un mauvais arrimage est un cas d'innavigabilité du navire, le transporteur est donc toujours responsable des fautes d'arrimage. Cette solution est très dure pour le transporteur, mais elle répond tout à fait à la définition que l'on donne de la navigabilité du navire.

Nous avons vu qu'en principe les opérations de chargement et de déchargement devaient être soumises à l'application de la loi maritime; toute faute commise au cours de ces opérations concerne les

(14) Trib. Com. Anvers, 14 déc. 1933, *Dor*, 32-164; *J.P.A.*, 1934-68. Chambre des Lords, 24 mars 1924, *Dor*, 7-192.

Cour d'Appel de Grande-Bretagne, 11 nov. 1929, *Dor*, 23-174.

Haute Cour de Justice, 6 juin 1930, *Dor*, 23-249; *L.L.R.*, XXXVII-145.

(15) Cour d'Appel U.S.A., 9<sup>e</sup> circuit, 15 juin 1934, *Dor*, 31-164; *A.M.C.*, 1934-1050.

soins à donner à la cargaison (Cour d'Appel G. B. précité).

Il faut également comprendre parmi les fautes commerciales le fait par le capitaine de charger sur le pont des marchandises pour lesquelles ce mode de transport n'a pas été prévu, et sans en aviser le chargeur.

Comme toute disposition exorbitante du droit commun, l'exclusion des fautes nautiques, qui fait échec à l'article 1384 du Code Civil, doit être interprétée très strictement par les juges. Nous venons de voir qu'il est souvent extrêmement délicat de distinguer une faute nautique et une faute commerciale, la tâche du juge sera donc, dans chaque espèce à lui soumise, de rechercher ce qui, du navire ou de la cargaison, était le plus directement intéressé; c'est vraiment le meilleur critérium auquel on puisse avoir recours.

## 2° *Vices cachés du navire.*

L'étude de ce deuxième cas d'exonération n'est pas moins délicate que celle de l'exclusion des fautes nautiques; afin de la rendre plus claire nous allons la diviser en trois parties : la notion de navigabilité, responsabilité du transporteur, préposés du transporteur.

### A. — *Navigabilité.*

L'article 3 § 1 de la Convention qui énumère les obligations du transporteur cite parmi celles-ci :

a) Mettre le navire en état de navigabilité;

- b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire;
- c) Appropriier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation.

Mais l'état de navigabilité du navire doit s'envisager in concreto, c'est-à-dire en tenant compte du voyage à accomplir et de la nature des marchandises transportées; il n'était donc pas nécessaire de donner tant de détails, le premier terme de l'énumération renfermant tous les autres. Si un navire qui doit transporter de la viande frigorifiée a ses chambres frigorifiques en mauvais état, quand bien même il aurait la première classe dans le certificat décerné par les agents de classification, il n'est pas en état de navigabilité. Il était nécessaire avant d'aborder l'étude de la responsabilité du transporteur au cas de vices du navire de bien préciser cette notion de navigabilité.

#### B. — *Responsabilité du transporteur.*

Par une fausse conception du caractère contractuel de la responsabilité du transporteur la jurisprudence admettait depuis longtemps son exonération s'il apportait la preuve d'un vice caché; la Convention et la loi de 1936 sont venues consacrer cette jurisprudence. Ainsi, alors que l'article 297, du code de commerce, reproduction de l'ordonnance de 1681 sur la marine, faisait reposer la responsabilité du transporteur en ce qui concerne l'état de navigabilité

du navire sur la notion de garantie, la Convention de Bruxelles et la loi du 2 avril 1936 consacrent la notion de faute.

Cette substitution de la notion de faute à la notion de garantie ne nous vient pas du droit anglais mais bien de la pratique des clauses de non responsabilité telle que la jurisprudence l'avait admise.

La loi anglaise attachait à tout contrat de transport de marchandises par mer une garantie absolue du bon état de navigabilité du navire, non seulement au commencement du voyage, mais au début de chaque nouvelle étape. Lorsque la preuve était apportée qu'une marchandise avait été avariée par suite d'un vice du navire, le transporteur était responsable de cette avarie même si elle avait eu également pour cause un fait pour lequel il bénéficiait d'une clause spéciale d'exonération (16). Lorsque, par exemple, une cargaison se trouvait avariée par une infiltration d'eau de mer dans les cales le transporteur était déclaré responsable de cette avarie, même si l'infiltration avait pour origine un vice caché du navire ou une violente tempête.

Mais à cette garantie, comme la jurisprudence française pour l'article 297, du Code de Commerce, la jurisprudence anglaise avait, par la théorie de la due diligence, substitué une obligation beaucoup moins étendue pour le transporteur.

La Convention exonère de toute responsabilité pouvant résulter de l'innavigabilité du navire le

(16) Temperley, *op. cit.*, page 23.

transporteur qui prouve avoir exercé une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité.

La loi française oblige le transporteur à apporter la preuve que l'avarie provient d'un vice caché du navire; elle est plus onéreuse pour le transporteur que la Convention. Nous allons pour marquer cette différence, chercher à dégager la notion de « due diligence ».

Pour le juge anglais, l'armateur prouve avoir exercé une diligence raisonnable lorsqu'il apporte la preuve que le défaut qui a causé le dommage est de ceux pour lesquels un armateur soigneux n'exigerait pas une réparation avant le départ du navire. Mais une telle explication laisse la question entière, qu'est-ce qu'un « armateur soigneux » ?

Les juges américains décident qu'un armateur qui depuis un an n'a pas fait examiner un bateau citerne au point de vue de l'étanchéité n'est pas un armateur diligent (Cour d'Appel 4<sup>e</sup> circuit U. S. A. *Dor* 20, 356; *A. M. C.* 1929-570).

Mais la Cour d'Appel de Bruxelles a jugé que la circonstance qu'un navire était surveillé par les agents de classification et qu'il avait la première classe était impuissante à faire admettre que l'armement avait fait tout ce qu'il devait pour éviter l'accident (19 février 1930, *J. P. A.* 1930 289). En sens contraire on pourrait toutefois citer un arrêt de la même Cour en date du 13 janvier 1936 (*J. P. A.* 1936-69, *Dor* 34-164); mais l'opposition entre les deux décisions n'est qu'apparente, car dans le premier cas l'avarie était due

au mauvais état de la cale qui devait recevoir les marchandises, tandis que dans le second cas l'avarie avait été provoquée par la manœuvre des waterballasts. La Cour de Bruxelles a bien mis en évidence cette différence dans un arrêt du 7 mars 1934 (*J. P. A.* 1934-294) où elle s'exprime ainsi : « Les certificats du Lloyd quant au classement des navires ne fournissent qu'une présomption de bon état de navigabilité; outre qu'ils se rapportent surtout aux qualités nautiques du navire plutôt qu'aux aménagements intérieurs, les certificats ne peuvent suffire à exonérer le capitaine s'il est prouvé que le vice de construction ayant occasionné l'avarie a échappé à la vigilance des examinateurs et a directement et nécessairement affecté la cargaison transportée ». (Même sens Bruxelles 3 mars 1934. *J. A. P.* 1934-223; Trib. Com. Marseille, 5 juin 1936, *Doc Sup.* 14-359; Chambre Fédérale des Appels de la Cité de Buenos-Ayres, 20 juillet 1934, *Dor* 33-104).

C'est de l'ensemble de la jurisprudence belge sur ce point que l'on peut arriver à dégager ce que l'on doit entendre par « armateur diligent ». C'est l'armateur qui peut invoquer, lorsqu'une avarie a été causée par un vice du navire, soit des certificats récents des agents de classification quant aux qualités purement nautiques du navire, soit une visite soignée du navire avant son départ, faite par des techniciens qualifiés; il bénéficie alors d'une présomption en sa faveur, et c'est au chargeur s'il la critique, d'apporter la preuve contraire, cette preuve pou-

vant résulter des circonstances dans lesquelles l'avarie s'est produite (17).

La rédaction de la loi française met à la charge du transporteur une preuve beaucoup plus difficile à fournir; il ne doit pas se contenter de fournir la preuve qu'il a exercé une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité, il doit prouver que le vice du navire qui a causé l'avarie ne pouvait pas être décelé par un examen soigneux. D'autre part, s'il avait pu connaître l'existence de ce défaut avant le départ du navire, il n'y a pas à rechercher si un armateur diligent en aurait exigé la réparation, ce n'était pas un vice caché, il doit être responsable de l'avarie qui en est résultée (18).

Une telle preuve ne pouvant être apportée qu'en ayant recours à l'expertise, il est permis de penser que la loi française, quoiqu'elle pose une règle plus proche de la garantie qui devait être attachée au contrat de transport, eut gagné à conserver la notion de due diligence de la Convention, beaucoup plus simple.

Mais les Tribunaux français n'admettront peut-être pas une interprétation aussi stricte du texte; il est

(17) Cour d'Appel de Bruxelles, 11 octobre 1932; *Dor*, 31-92; *J.P.A.*, 1934-11.

d° 16 avril 1934; *Dor*, 32-165; *J.P.A.*, 1934-178.

d° 7 juin 1935; *Dor*, 33-160; *J.P.A.*, 1935-174.

Trib. de Commerce d'Anvers, 12 mars 1935; *Dor*, 34-156; *J.P.A.*, 1935-365.

d° 24 sept. 1935; *Dor*, 34-163; *J.P.A.*, 1935-389.

(18) C'est bien ce que le législateur a voulu. Voir sur ce point Rapport de M. Roux-Freissineng, Ch. des Députés, 1927, n° 4243, pp. 11 et 12.

possible que se référant au texte de la Convention et maintenant leur jurisprudence antérieure (19), ils définissent le vice caché comme celui qui échappe à une diligence raisonnable, et le transporteur n'aura, dans ces conditions, qu'à prouver avoir exercé une due diligence telle que l'a définie la jurisprudence belge (20).

C. — *Préposés du transporteur.*

Pour tout ce qui touche à la navigabilité du navire, la responsabilité du transporteur n'est pas limitée à sa diligence personnelle, il répond également de ceux qu'il s'est substitué pour mettre le navire en état. Il ne peut être question ici de faute nautique, car les agents de l'armateur agissent sous sa surveillance directe et, comme le dit Temperley : « Il est responsable pour tous ces travaux ainsi qu'il appartient à un transporteur prévoyant et soigneux agissant comme tel par les employés et agents directement à son service » (21).

Néanmoins, le transporteur n'est pas responsable d'une erreur commise par les agents de classification sur les qualités purement nautiques du navire, ni d'une malfaçon des chantiers de construction, de tels défauts ne pouvant se révéler qu'à l'usage.

(19) Trib. de Commerce de Marseille, 5 novembre 1935; *Dor Sup.* 14-27.

(20) Le projet de Code maritime italien, art. 306 et 302 demande au transporteur d'exercer une diligence raisonnable « ragionevole diligenza »; la loi allemande emploie l'expression « frêteur prudent ».

(21) Temperley, op. cit. page 23.

Lorsque le navire est parti, si un défaut qui était caché avant le départ se révèle en cours de route, il appartient au capitaine de prendre les mesures nécessaires pour y remédier; s'il ne le fait pas ou le fait mal le transporteur doit bénéficier de l'exonération de la loi concernant les fautes nautiques si la cargaison n'était pas directement intéressée par le vice du navire.

Mais une question se pose lorsqu'il s'agit d'un voyage par étapes : en général il y a dans les ports d'escale un représentant de la compagnie de navigation, les actes de ce préposé ne relèvent pas de la loi maritime, doit-on le considérer comme substitué au transporteur pour vérifier l'état de navigabilité du navire avant son départ du port d'escale, ou doit-on, au contraire, décider qu'à partir du moment où le navire a quitté le port de chargement le transporteur ne peut plus être responsable que de ses propres fautes concernant la navigabilité du navire au départ, ou des fautes commerciales de ses préposés à bord du navire ?

La question est controversée. Tout dépend de l'interprétation que l'on donne au mot « voyage » contenu dans la Convention, s'il s'agit du voyage dans son entier ou de chaque étape du voyage. L'expression n'est même pas employée dans notre loi, il est donc assez difficile de trouver une solution.

En principe, ce doit être au commencement du voyage pris dans son entier que le transporteur doit être tenu d'apporter tous ses soins à la mise en état du navire; mais si pendant la première partie du

voyage un défaut de navigabilité s'est révélé, deux situations sont possibles. Ou le capitaine a prévenu, à l'étape, l'agent de la compagnie et toute faute de cet agent doit engager la responsabilité du transporteur comme s'il s'agissait d'une faute personnelle; ou le capitaine a négligé de prévenir cet agent commettant ainsi soit une faute nautique soit une faute commerciale, et le transporteur ne doit en être responsable que dans les limites de l'article 4 § 1 de la loi du 2 avril 1936.

### 3° *Cas fortuits. — Force majeure.*

La loi de 1936 prend soin de reproduire comme troisième cause d'exonération les faits présentant le caractère de cas fortuits ou de force majeure. Puisqu'on ne voulait pas reproduire la longue liste de cas qui figure dans la Convention, on aurait pu se contenter de ne donner que la liste de ceux qui ne relevaient pas du droit commun. Il va de soi, en effet, que le transporteur ne doit pas supporter la responsabilité d'avaries survenues par cas fortuit ou par suite d'un événement de force majeure.

Nous ne reprendrons pas ici les longs développements de nombreux auteurs qui ont cherché un critérium permettant de définir le cas fortuit, la force majeure; nous nous contenterons seulement de signaler quelques décisions jurisprudentielles qui ont accordé ou refusé le caractère libératoire à des événements pour lesquels il était permis d'hésiter.

Dans un transport maritime l'événement le plus fréquent comme source d'avarie est certainement le

gros temps. Mais pour avoir le caractère de force majeure il faut qu'il soit d'une violence telle que toutes précautions quant à l'arrimage et à la protection des marchandises contre les infiltrations se révèlent inefficaces (22). Une distinction doit être faite cependant suivant que le voyage était effectué pendant l'hiver ou pendant la belle saison, le gros temps ne pouvant, pendant l'hiver, avoir le caractère de cas fortuit (Trib. Commerce Anvers 1<sup>er</sup> juillet 1930, *Dor* 24-155; *J.P.A.* 1930-408; U.S.A. Cour d'Appel 7<sup>e</sup> circuit, 30 mars 1934. *A. M. C.* 1934-527; *Dor*, 31-140).

En ce qui concerne la preuve du cas fortuit ou de la force majeure, la Cour de Bruxelles a jugé que l'infiltration d'eau de mer dans les cales pendant le voyage ne prouvait pas par elle-même que le navire ait rencontré du mauvais temps (Bruxelles 5 février 1936; *J. P. A.* 1936-105).

Le Tribunal de Commerce d'Anvers a décidé qu'il suffisait au transporteur de prouver la réalité du péril, danger ou accident qu'il invoquait sans qu'il soit nécessaire qu'il en démontre le caractère fortuit (Trib. Com. Anvers, 14 nov. 1930; *J. P. A.* 1930-1405). Il est des cas en effet où le danger présente un tel caractère de gravité que même s'il avait été possible de le prévoir on ne pourrait pas en éviter les conséquences, mais par suite d'une omission fâcheuse de notre loi et sur laquelle nous reviendrons, le transporteur français

(22) Trib. Com. Anvers, 12 mars 1935 (*Dor*, 34-156; *J.P.A.*, 1935-355); 26 nov. 1934 (*Dor*, 33-152; *J.P.A.*, 1935-183); 16 oct. 1934 (*Dor*, 33-156; *J.P.A.*, 1934-374). Cour d'Appel de Bruxelles, 21 mars 1936 (*Dor*, 35-99; *J.P.A.*, 1936-293).

devra toujours prouver qu'il s'est trouvé devant un véritable cas de force majeure.

Pour les remous, les tourbillons, la houle, ces phénomènes ne sont jamais considérés comme cas fortuits ou de force majeure (Trib. de Com. d'Anvers, 20 janvier 1931; *Dor* 24-165; *J.R.A.* 1931-37).

Nous citerons encore une décision intéressante du Tribunal de Commerce d'Anvers du 29 mai 1935 (*Dor* 33-150; *J. P. A.* 1935-243) : il appartient au transporteur de connaître les règlements qui régissent le déchargement au port de destination et d'en avertir le chargeur avant l'embarquement. Il est en conséquence responsable du dommage résultant du débarquement dans un port voisin du port de destination rendu nécessaire après cette réglementation.

#### 4° Grèves. Lock-outs.

La formule employée par la loi, qui est d'ailleurs celle de la Convention, est très générale; la responsabilité du transporteur est dégagée s'il prouve que les pertes, avaries ou dommages proviennent de « grèves ou lock-outs, ou d'arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, « partiellement ou complètement ».

Le caractère général que la loi accorde à cette exonération n'est pas du tout conforme à la jurisprudence antérieure de nos tribunaux. Jusqu'à ce jour la grève n'était un fait libératoire que lorsqu'elle pouvait être considérée comme un événement de force majeure (23). Mais il ne faut pas négliger la preuve

(23) Cour d'Appel de Paris, 6 décembre 1928, *Dor sup.* 14-258.

réservée au chargeur, dans tous les cas exceptés, par le dernier alinéa de l'article 4; l'expression « pour quelque cause que ce soit » n'a pas la portée d'un cas absolu d'exonération puisque le chargeur peut toujours démontrer qu'il y a eu faute du transporteur. Nous ne sommes donc pas de l'avis de M. Paul Scapel (24) qui estime que cette disposition de la loi « exonère la responsabilité de l'armateur, même si « la grève, ou autre événement de ce genre, pouvait « être considérée comme déclenchée par la faute de « la Compagnie de Navigation ».

L'exonération ainsi accordée par la loi en termes si généraux n'aura en réalité comme conséquence que de déplacer le fardeau de la preuve. Sous l'empire de l'ancienne jurisprudence l'armateur devait prouver que la grève présentait le caractère d'un cas fortuit et de force majeure; sous l'empire de la loi de 1936 le chargeur devra prouver qu'il y a eu faute du transporteur, mais il pourra également faire la preuve que la grève n'avait pas un caractère fortuit et que le transporteur a commis une faute en ne prenant pas les précautions nécessaires pour éviter au chargeur d'avoir à pâtir des conséquences de cette grève.

5° *Vice propre de la marchandise. — Déchets de route.*

Cette exonération dérive du droit commun, elle n'aurait pas dû figurer dans la loi; de tout temps la jurisprudence a jugé que la responsabilité du transporteur n'était pas engagée lorsque l'avarie de la

(24) P. Scapel, op. cit. page 47.

marchandise était due à un vice propre de celle-ci ou lorsque la perte subie pouvait être considérée comme un déchet de route.

Il convient toutefois de faire une remarque touchant la preuve à apporter par le transporteur.

Certaines marchandises sont particulièrement périssables, les fruits par exemple; mais les navires qui les transportent doivent être équipés de façon à limiter la perte, et le capitaine est tenu de surveiller le maintien de la marchandise dans de bonnes conditions de conservation. Il ne suffit donc pas au transporteur pour être déchargé de sa responsabilité de se retrancher derrière le fait que la marchandise est particulièrement périssable, il faut qu'il fasse la preuve que son navire était en bon état de navigabilité pour le transport de cette marchandise. Le chargeur peut alors prouver que le capitaine ou les autres préposés ont commis une faute dans les soins à donner à la cargaison, en négligeant par exemple de faire fonctionner les ventilateurs; mais c'est seulement lorsque le transporteur a prouvé le bon état de navigabilité du navire (Bruxelles 5 février 1936; *J. P. A.*, 1936-105; 30 octobre 1935; *J. P. A.* 1936-101; G. B., Haute Cour de Justice 8 et 11 mars 1929; *Dor* 20-177; 13 avril 1934; *Dor* 31-117).

La loi de 1936 réunit sous une même formule les vices propres de la marchandise, déchets de route, défauts d'emballage, insuffisance de marques, alors que la Convention les énumère sous des littères différents; cette simplification est heureuse, l'expression « vice propre de la marchandise » comprenant en fait tous ces cas particuliers.

6° *Assistance. Sauvetage. Déroutement à cet effet.*

Il était logique et humain de prévoir l'exonération du transporteur lorsque la cargaison pouvait avoir souffert d'une opération d'assistance ou de sauvetage; il était également nécessaire d'étendre cette exonération au cas de tentative faite dans ce but et de déroutement à cet effet; mais cette disposition est cependant critiquable sur certains points. Elle est en outre en désaccord avec la Convention en ce qui concerne le déroutement; nous verrons plus loin si nous devons préférer notre solution nationale à la règle internationale.

La Convention ne contient aucune disposition sur la rémunération d'assistance. La loi de 1936 est conforme à la Convention sur ce point, mais le projet initial présenté par la Commission de la Chambre des Députés avait ajouté à cette disposition le paragraphe suivant : « ...compte tenu toutefois de la « rémunération ou bénéfice que lesdites opérations « ont pu procurer au transporteur ».

Cet amendement était dû à M. Roux-Freissineng (25) et il était raisonnable, mais M. Join-Lambert en demanda la suppression : ce serait, disait-il, une source intarissable de procès (26).

A notre avis, il eut été préférable de ne pas supprimer cet amendement. Contrairement à l'opinion de M. Join-Lambert il n'y aura pas moins de procès parce que le législateur se sera tu à ce sujet, et il est

(25) Rapport Roux-Freissineng, du 24 novembre 1928.

(26) 28 mars 1931. *J. O.* 1931, Session Ordinaire Ch. des Députés, Déb. Parl. p. 2360.

toujours préférable qu'un droit (et les chargeurs auront toujours le droit de participer à la rémunération d'assistance) soit reconnu par un texte précis; les chargeurs devront appuyer leur réclamation sur la théorie de l'enrichissement sans cause. Le seul argument valable en faveur de cette suppression est le désir d'uniformité internationale, quoique cependant il ne pèse pas bien lourd pour cette loi qui présente suffisamment d'autres points de désaccord avec la Convention.

La loi de 1936 ne mentionne le déroutement comme cas d'exonération que s'il a eu pour but une opération d'assistance ou de sauvetage. La convention l'admet en outre, à ce titre lorsqu'il est « raisonnable ». Une telle disposition a paru dangereuse à adopter dans la loi nationale; quel critérium employer, en effet, pour déterminer si un déroutement est, ou n'est pas, raisonnable.

M. E. Alten, délégué de la Norvège, avait demandé que l'exonération ne joue, dans le cas de pertes et dommages résultant d'un déroutement pour sauver des biens en mer, que lorsque ce déroutement pouvait être considéré comme raisonnable; mais il lui fut répondu qu'un tel déroutement était toujours raisonnable.

Ainsi, à la Conférence de Bruxelles, cette disposition avait déjà provoqué des difficultés, le législateur a pu légitimement la supprimer sans aggraver sensiblement la situation du transporteur. Le déroutement peut amener un retard, provoquer des avaries en prolongeant la durée du voyage, mais s'il a été « raison-

nable » le transporteur pourra toujours le justifier. Ce que l'on a voulu c'est éviter les clauses léonines dans les connaissements en limitant les cas d'exonération; lorsque les juges auront à apprécier le degré de responsabilité d'un transporteur ils appliqueront le droit commun et arriveront au même résultat que si la loi autorisait le déroutement raisonnable en recherchant si le transporteur a ou non commis une faute dans l'exécution du contrat (27).

Reste cependant la question de preuve, mais il ne sera pas plus difficile au transporteur de prouver qu'il n'a commis aucune faute en provoquant ce déroutement que de prouver que le déroutement était raisonnable; le fardeau de la preuve est exactement aussi lourd dans les deux cas, et on évite bien des complications d'interprétation.

On ne saurait donc reprocher au législateur d'avoir renoncé à cette disposition qui ne change vraiment rien à la situation du transporteur.

## § 2. — PREUVE RÉSERVÉE AU CHARGEUR.

Dans tous les cas d'exonération prévus par l'article 4, la loi réserve formellement la possibilité pour le chargeur d'apporter la preuve d'une faute du transporteur ou celle d'une faute de ses préposés non couverte par le paragraphe premier de cet article, c'est-à-dire n'ayant pas le caractère de faute nautique.

Le législateur a donc montré ainsi que le transporteur ne pouvait jamais bénéficier d'une clause d'exo-

(27) Cass. Req., 13 juillet 1926, *G.P.* 1926-473; Cour de District Sud de New-York, 29 mars 1929, *Dor*, 20-325, *A.M.C.* 1929-529.

nération absolue de responsabilité, les cas exceptés, s'il apporte la preuve de l'un d'eux, ne faisant que mettre à la charge du chargeur le fardeau de la preuve.

Cette disposition n'est d'ailleurs que la confirmation de la jurisprudence antérieure. Jamais nos tribunaux n'ont admis qu'il existât de clause d'exonération absolue; ils refusaient l'application des clauses du connaissement si le chargeur prouvait l'existence d'une faute lourde (28) ou même d'une faute quelconque si elle avait été lucrative (29). La Cour de Cassation s'est toujours réservé à ce sujet de contrôler si les faits souverainement constatés par les juges du fond présentaient le caractère de la faute par eux reconnue (30).

Le texte de la Convention est loin d'être aussi clair sur ce point et a donné lieu à de longues discussions à la Conférence de Bruxelles.

L'article 4 § 2 de la Convention comprend sous le littéra « b » une exception d'incendie « à moins qu'il « ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur »; par raisonnement a contrario la réserve ainsi ajoutée pour ce cas particulier semble ne pas devoir jouer pour les autres cas exceptés. Nous n'entrerons pas ici dans le détail des débats que ce texte

(28) Oise, 27 décembre 1923, *Dor Sup.* 2-183; Marseille Trib. Com. 29 octobre 1924, *Dor Sup.* 2-877; 24 mars 1925, *Dor Sup.* 3-369 et 14 décembre 1934, *Dor Sup.* 13-131; Cour de Paris, 11 mai 1934, *Dor Sup.* 13-28; *Cass. Req.* 5 juin 1920, R XXXII-306.

(29) Trib. Com. Marseille, 8 nov. 1934, *Dor Sup.* 13-183 et 3 décembre 1934, *Dor Sup.* 13-281; Trib. Com. Nantes, 27 janvier 1936, *Dor Sup.* 14-423.

(30) Cass. Civ., 25 février 1931, *Dor* 24-412.

a ouvert, nous nous contenterons seulement de citer M. Louis Franck, président de la Conférence (31). Si une telle réserve a été ajoutée à l'exception d'incendie, c'est par suite d'une différence entre les jurisprudences anglo-saxonne et continentale, mais « il « ne s'ensuit pas qu'il faut interpréter cette ajoute « a contrario. Il faut en effet distinguer deux hypo- « thèses : l'une est celle où le transporteur lui-même, « par un acte qui constitue une violation de ses obli- « gations contractuelles cause un dommage; il im- « porte peu dans ce cas que ces dommages viennent « atteindre la marchandise sous forme de périls de « mer de quarantaine ou autrement; la vraie cause « du dommage est l'acte du propriétaire. La seconde « hypothèse, qui est la plus importante, est celle où « il y a faute du capitaine ou des préposés de l'ar- « mateur ».

La Convention réserve donc elle aussi au chargeur de faire la preuve d'une faute du transporteur dans tous les cas réservés, mais le texte aurait gagné à être plus clair.

Lorsque l'on étudie ainsi à la suite les cas d'exonération puis la preuve réservée au chargeur il semble que dans un procès maritime les plaideurs soient successivement « acteurs », chacun devant à son tour apporter la preuve de l'exception qu'il invoque. Mais, comme le fait remarquer M. Ripéri dans l'article que nous avons déjà cité sur la loi du 2 avril 1936, devant les tribunaux les deux parties concourent à apporter

(31) Conférence de Bruxelles, Procès-verbaux des Séances du 6 au 9 oct. 1923, p. 61.

les preuves, et les juges apprécient les faits et la valeur des preuves que fournissent les parties à l'appui de leurs thèses respectives. Cette situation atténue fort heureusement les conséquences des omissions fâcheuses de notre loi grâce auxquelles le législateur, entraîné par son désir de faire une loi claire, a fait de la loi française une règle plus dure pour le transporteur que la règle internationale.

### SECTION III

#### OMISSIONS DE LA LOI

Le législateur français s'est trouvé fort perplexe devant la longue liste de cas exceptés dictés par la pratique anglo-saxonne. Les Règles de La Haye avaient été rédigées sous la forme d'un connaissance type et la Convention de Bruxelles en a reproduit la forme en ce qui concerne les cas d'exonération.

De cette liste, la loi du 2 avril 1936 reproduit six cas dont certains ne font que rappeler le droit commun, mais par contre, elle laisse de côté un certain nombre de cas qui n'auraient pas dû être négligés.

La première omission, et elle est importante, se rapporte à l'incendie.

La jurisprudence française en matière d'incendie est très stricte : le transporteur doit pour dégager sa responsabilité, prouver que l'incendie a présenté le caractère d'un cas de force majeure (32). La loi nou-

(32) Cour de Madagascar, 17 décembre 1930, *R.V.T.*, 1931-140.

velle ne comportant aucune disposition susceptible de modifier cette jurisprudence la responsabilité du transporteur soumis à la loi française se trouve ainsi plus grande que celle du transporteur soumis soit à la Convention, soit aux lois anglaise, belge, italienne ou allemande qui réservent toutes le cas d'incendie, obligeant ainsi le chargeur à apporter la preuve d'une faute personnelle du transporteur ou d'une faute commerciale des préposés de celui-ci.

Il convient même de citer ici une décision fort importante de la Cour Suprême des Etats-Unis en date du 12 décembre 1932 (33). La loi qui a rendu la Convention applicable aux Etats-Unis n'est que du 16 avril 1936, mais elle ne change rien à la législation en matière d'incendie. Aux termes de cet arrêt, un armateur n'est pas responsable des dommages occasionnés à la cargaison par un incendie résultant d'une faute lourde du chef mécanicien qui a fait placer du charbon de soute neuf sur du vieux charbon. L'armateur est exonéré de toute responsabilité pour dommages à la cargaison résultant d'une incendie, à moins que cet incendie n'ait été causé par sa faute ou sa négligence personnelle. Notons d'ailleurs que la suite de cette décision est très critiquable; la Cour Suprême ajoute, en effet, qu'il en est ainsi alors même que l'incendie aurait été provoqué par l'innavigabilité du navire existant au début du voyage et susceptible d'être découverte par l'exercice de la due diligence; or, dans ce cas, il y a faute du trans-

(33) *Dor*, 30-217.

porteur qui n'a pas exercé la diligence nécessaire pour mettre le navire en état de navigabilité. Il est probable que l'application de la loi du 16 avril 1936 empêchera pareille erreur de se renouveler.

Sont omis également de la liste des cas exceptés les périls de mer; entendons bien qu'il ne s'agit pas de la tempête, du gros temps, qui pour exonérer le transporteur, doit avoir été un cas de force majeure, mais de tous les accidents, de tous les dangers de la navigation.

Supposons, par exemple, que le navire ait abordé un récif. Le transporteur devra, pour dégager sa responsabilité, démontrer soit que cet accident a été provoqué par une violente tempête, ayant un caractère de force majeure, par la brume, soit que le récif était inconnu et qu'il y a eu cas fortuit, soit qu'il y a eu faute nautique du capitaine. Si au contraire, on appliquait la Convention, cet accident serait compté comme péril de mer et ce serait au chargeur de prouver qu'il y a eu faute du transporteur qui, par exemple, n'aura pas mis le navire en bon état de navigabilité, l'accident ayant été provoqué par un défaut de navigabilité du navire.

De même, si le navire a coulé heurté par un iceberg, le transporteur soumis à la loi française sera présumé responsable.

On peut encore relever un certain nombre d'omissions dont les conséquences ont un caractère plus ou moins grand de gravité, mais qui sont toutes fâcheuses : faits de guerre, quarantaine, saisie judiciaire.

Il eut, certes, été préférable de reproduire purement et simplement la liste de la Convention si confuse soit-elle la loi y aurait peut-être perdu en netteté, mais elle aurait certainement gagné à être plus complète et surtout plus conforme à la règle internationale.

#### SECTION IV

### MARCHANDISES DE MATIERE INFLAMMABLE, EXPLOSIVE OU DANGEREUSE

L'énumération des cas d'exonération de l'article 4 de la loi s'arrête à l'acte d'assistance ou de sauvetage; mais une disposition spéciale, l'article 7, est réservée aux marchandises de matière inflammable, explosive ou dangereuse. Il n'était pas possible de comprendre l'exonération spéciale du transporteur pour ces marchandises sous la rubrique « vice propre de la marchandise »; la Convention elle-même leur réserve un sort particulier.

Il faut, en effet, distinguer tout d'abord deux situations : le chargeur a caché au transporteur la nature de ces marchandises, ou, au contraire, il a déclaré leur caractère dangereux.

Ces marchandises peuvent être un danger pour la cargaison, voire même pour le navire tout entier, des précautions particulières doivent être prises les concernant, le transporteur est en droit d'exiger pour elles un frêt supérieur au frêt normal; il est en droit

de refuser leur embarquement s'il estime son navire mal équipé pour les recevoir. Lorsque le chargeur a caché au transporteur la nature de ces marchandises, il a commis une faute lourde équivalente au dol, le transporteur doit pouvoir se débarrasser de la cargaison dangereuse ou prendre les mesures nécessaires pour la rendre inoffensive dès qu'il en découvre la nature, sans même que le chargeur puisse être autorisé à prouver une faute quelconque de sa part; et s'il ne s'aperçoit pas de la tromperie à temps pour éviter un accident, le chargeur doit être responsable de toutes les autres conséquences de l'accident.

La situation n'est plus absolument la même lorsque le chargeur a déclaré la nature de ses marchandises; le transporteur les a embarquées en connaissance de cause et s'il les a débarquées ou détruites en cours de route, il doit prouver qu'elles étaient devenues un danger pour la cargaison tout entière. Le chargeur doit alors bénéficier du règlement d'avaries communes.

La loi contient une autre disposition, l'article 3, concernant la responsabilité du chargeur pour les dommages qui ont pu résulter pour le transporteur des inexactitudes de ses déclarations, et dont l'article 7 reprend l'idée, mais il n'entre pas dans le cadre de notre étude d'en examiner la portée; seule la responsabilité du transporteur nous intéresse, nous n'avons donc pas à examiner les dispositions qui ne touchent plus à cette responsabilité.

## CHAPITRE III

### LIMITATION LEGALE DU TAUX DE LA RESPONSABILITE

Depuis longtemps les chargeurs élevaient de violentes protestations contre l'emploi abusif que les compagnies de navigation faisaient de la clause pénale. La plupart des compagnies avaient en effet conservé le taux limite de responsabilité à 1 franc par kilo et 100 francs par colis qui avait été fixé en accord avec les chargeurs en 1914. On était ainsi arrivé, avec la dévaluation du franc, à de véritables clauses d'exonération contre lesquelles la jurisprudence s'était d'ailleurs prononcée (Cass. 14 avril 1924. *G. P.* 1924-1-717).

Les chargeurs qui pouvaient éviter cette limitation en déclarant la valeur des marchandises, se plaignaient alors de l'augmentation du fret.

Une disposition légale était devenue nécessaire et il fallait un accord international; la Convention de Bruxelles et la loi du 2 avril 1936 sont venues mettre fin à cet état de choses, non sans créer d'ailleurs d'autres sources de difficultés.

§ 1. — RÈGLE GÉNÉRALE.

Dans l'article 4 § 5 de la Convention, le taux maximum de responsabilité est fixé à 100 livres or; c'est le taux des Règles de La Haye, mais la Convention précise en outre que l'on pourra prendre l'équivalent de cette somme en une autre monnaie (cette conversion pouvant être faite en chiffres ronds). La loi française a donc fixé à 8.000 francs par colis ou par unité la limite de responsabilité du transporteur, la livre étant cotée environ 80 francs à l'époque du vote de la loi.

Mais depuis la signature de la Convention la livre a baissé, les cours respectifs de la livre et du franc ont varié à la suite de dévaluations successives de notre monnaie nationale, si bien que d'une part la livre a perdu sa valeur or, et d'autre part, avec la livre à 178 francs le désaccord avec la Convention est important et fâcheux. Chaque fois qu'ils le peuvent, l'intérêt des chargeurs est de réclamer l'application de la Convention dont le taux est fixé en valeur or. La loi française comprend bien une disposition permettant de réviser par décret la somme ainsi fixée, mais les fluctuations monétaires sont rapides et fréquentes et il n'est pas possible d'en suivre le rythme en prenant décret sur décret.

La disposition du projet de code maritime italien est meilleure sur ce point, elle fixe le taux maximum de responsabilité en valeur or, soit 2.500 lires or, disposition sévère pour le transporteur (Projet de code maritime, art. 308).

Aux Etats-Unis le taux est de 500 dollars, fixé par

la loi du 16 avril 1936 par rapport aux cours respectifs de la livre et du dollar à cette époque; la loi américaine présente donc le même inconvénient que la loi française.

En Allemagne, au contraire, la loi du 10 août 1937 prend comme base d'estimation la valeur marchande courante de la marchandise au port de destination, solution très dure pour le transporteur, car elle limite à peine sa responsabilité.

La règle proportionnelle qui joue en matière d'assurance n'est pas applicable à la limitation ainsi fixée par la Convention et par la loi; cela a bien été précisé au cours des débats de la Conférence de Bruxelles.

La Fédération des Industriels et Commerçants français avait écrit officiellement à M. Ripert pour lui signaler le désaccord entre les chargeurs et les armements à ce sujet.

On peut en effet interpréter la limitation de deux manières : ou le transporteur sera tenu de payer £ 100 si la valeur du dommage est supérieure ou égale à cette somme, ou le colis est évalué £ 100 et l'indemnité sera calculée proportionnellement à l'importance du dommage en prenant pour base la valeur de £ 100.

Sir Leslie Scott, délégué de Grande Bretagne et M. Loder, délégué des Pays-Bas, d'accord avec le Président M. Louis Franck, représentant la Belgique, précisèrent que seule la première interprétation était la bonne, la règle de trois pratiquée en matière d'assurance ne devant pas jouer ici.

§ 2. — PORTÉE D'APPLICATION.

La jurisprudence a toujours estimé que les clauses limitatives de responsabilité, comme les clauses d'exonération, ne jouaient plus lorsque le chargeur apportait la preuve d'une faute lourde du transporteur (Cour de Paris, 20 juin 1931. *R. V. T.*, 1931-369).

Cependant la loi dit bien « dans tous les cas » comme d'ailleurs la Convention, ce qui semble couvrir même le cas de faute lourde.

Le Tribunal de Commerce d'Anvers fut appelé à se prononcer sur la portée qu'il convenait de donner à cette limitation légale du taux de la responsabilité du transporteur et par un jugement du 19 octobre 1934 s'est prononcé contre sa portée absolue : « Les clauses limitant la responsabilité du transporteur à une somme de X francs par colis ne sauraient être interprétées dans un sens absolu, car elles supprimeraient toute obligation contractuelle et seraient de nature à couvrir même le dol du transporteur. Celui-ci ne peut en bénéficier qu'à charge de démontrer la cause de la perte ».

La jurisprudence de nos tribunaux ne saurait donc être modifiée par l'application de l'article 5 de la loi de 1936.

§ 3. — VALEUR DÉCLARÉE.

Le chargeur pour échapper aux conséquences de cette limitation de responsabilité peut déclarer, avant leur embarquement, la valeur des marchandises (1).

(1) La loi allemande réserve cette déclaration aux objets de valeur, objets d'art, argent et titres.

La déclaration de valeur insérée au connaissance fait foi à l'égard du transporteur sauf preuve contraire de sa part, mais il peut, s'il en conteste l'exactitude au moment où elle est faite, insérer au connaissance des réserves motivées qui ont pour effet de mettre la preuve de la valeur véritable à la charge de l'expéditeur ou du réceptionnaire.

Dans la loi française la force probante du connaissance en ce qui concerne la valeur déclarée est donc la même que pour l'état des marchandises, leur nombre ou poids au moment de l'embarquement; dans la Convention au contraire une différence fort importante est à remarquer.

Nous avons vu plus haut (2) la distinction qu'il convenait de faire entre la « présomption sauf preuve contraire » de la loi française et la « *prima facie evidence* » du droit anglais. Il convient donc de noter ici que la force probante attachée au connaissance pour la valeur déclarée de la marchandise est la même dans la Convention que celle de la loi française.

Alors que dans l'article 3 § 4 la Convention porte que « *Such a bill shall be prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described* », dans l'article 4 §5 elle déclare : « *This declaration if embodied in the bill of lading shall be prima facie evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier* » (3), la preuve

(2) V. page 35.

(3) « Cette déclaration ainsi insérée dans le connaissance constituera une « *prima facie evidence* », mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra le contester. »

contraire est donc formellement réservée au transporteur dans ce second texte alors qu'elle ne l'était pas dans le premier.

Comme pour la nature des marchandises l'article 6 de la loi du 2 avril 1936 attache comme sanction de la déclaration sciemment inexacte de la valeur des marchandises par le chargèur une exonération absolue de responsabilité; il faut naturellement que la déclaration soit nettement exagérée pour que la sanction soit appliquée, car sinon elle serait hors de proportion avec la faute du chargeur, et il appartiendra aux juges du fond d'apprécier sur ce point le caractère de la déclaration.

## CHAPITRE IV

### NULLITE DES CLAUSES D'EXONERATION

La loi du 2 avril 1936 par les dispositions de ses articles 5 et 9 interdit expressément toutes clauses susceptibles de modifier en la diminuant la responsabilité du transporteur telle qu'elle la définit.

Sont donc nulles les clauses qui limiteraient cette responsabilité à une somme inférieure à celle fixée par l'article 5 soit, sauf modification possible par décret, à 8.000 francs par colis ou par unité. Sont nulles également toutes clauses ayant directement ou indirectement pour objet d'augmenter le nombre des cas d'exonération limitativement énumérés par l'article 4.

Cette prohibition a un caractère d'ordre public; nous allons voir à quelles clauses, généralement usitées dans les connaissements, elle s'applique, quelle sanction la loi attache à cette prohibition et enfin quelles sont les clauses qui échappent à l'application de la loi.

#### 1° CLAUSES INTERDITES PAR LA LOI.

L'article 9 de la loi de 1936 est mal rédigé car il peut prêter à confusion; il interdit en effet les clauses

« ayant directement ou indirectement pour objet de  
« soustraire le transporteur à la responsabilité que  
« *le droit commun* ou la présente loi mettent à sa  
« charge ».

Pourquoi parler ici de droit commun ? Cela peut faire penser que la prohibition est plus étendue que la loi elle-même. La loi ne s'applique qu'au transport maritime proprement dit, l'article premier le dit expressément, elle ne peut donc étendre la portée d'aucune de ses dispositions en dehors du champ d'application ainsi fixé.

M. Henri Aubrun (1) comprend dans cette catégorie les clauses dérogeant à l'article 229 du Code de Commerce. Cet article concerne les marchandises chargées sur le pont sans le consentement du chargeur; nous ne pensons pas que ce soit ainsi qu'il faille interpréter ce membre de phrase.

Le premier alinéa de l'article 4 rappelle la règle de droit commun, le principe général de la responsabilité du transporteur, l'article 9 interdit aux compagnies de navigation de déroger à ce principe autrement que ne le fait la loi elle-même. Nous pensons qu'il ne faut pas comprendre autrement ce nouveau rappel du droit commun, et cela ne change d'ailleurs rien en ce qui touche l'article 229 du code de commerce : une clause dérogeant à cet article dérogerait au paragraphe premier de l'article 4 de la loi car elle aurait pour objet de soustraire le transporteur

(1) Aubrun, *D.P.*, 1937-4-1 et s.

(2) Trib. Com. du Havre, 11 juillet 1933, *Dor Sup.*, 11-465 (application de la loi anglaise antérieure à la loi française).

à la responsabilité des fautes commerciales de ses préposés ou de ses fautes personnelles.

Quelles sont les clauses qui tombent sous le coup de l'article 9 ?

En premier lieu la « negligence clause », celle qui a toujours soulevé les protestations des chargeurs; la Convention et la loi après les Règles de La Haye et le Harter Act ont interdit cette clause (2).

La loi interdit également : toutes les clauses « que dit être », « quantité, qualité, poids inconnus » (les réserves doivent être motivées), l'exclusion de risques autres que ceux prévus par la loi (3); la fixation d'un taux de responsabilité inférieur au taux légal.

Doit être déclarée interdite, aux termes de la nouvelle législation toute clause par laquelle le transporteur stipulerait sa participation aux avaries communes dans tous les cas où il y aurait lieu à un tel règlement. Si, en effet, le transporteur a commis une faute en négligeant de mettre le navire en état de navigabilité et que cette faute a provoqué un accident entraînant la perte d'une partie de la cargaison, sacrifice ou avarie d'une partie du navire, et amenant règlement d'avaries communes, il doit être exclu de toute participation à ce règlement, sa responsabilité étant en outre engagée à l'égard des chargeurs.

L'article 9 interdit encore au transporteur d'insérer au connaissement une clause renversant le fardeau de la preuve « tel qu'il résulte des lois en vigueur et de la présente loi ».

(3) Cour d'Appel de Bruxelles, 7 juin 1935, *Dor* 33-160, *J.P.A.*, 1935-174.

Enfin, ce même article précise que doit être considérée comme clause d'exonération la clause cédant au transporteur le bénéfice de l'assurance ou toute autre clause semblable. Une telle clause réduirait en effet à néant l'article 4, le chargeur faisant les frais de l'assurance et le transporteur se déchargeant ainsi de sa responsabilité en y substituant celle de la Compagnie d'assurance.

Le transporteur ne peut pas s'exonérer des fautes d'arrimage, ce serait s'exonérer des fautes commerciales; il reste entendu que pour les fautes d'arrimage qui peuvent être comprises sous la dénomination de fautes nautiques le transporteur est exonéré par la loi de sa responsabilité. Il nous semble en effet peu probable que nos tribunaux admettent la thèse américaine qui fait de la faute d'arrimage un cas d'innavigabilité du navire.

Nous avons compris dans le « transport maritime proprement dit » les opérations de chargement et de déchargement (sauf l'exception concernant les transports spéciaux (4) où le destinataire décharge lui-même) sont donc nulles en principe toutes clauses qui auraient pour objet de mettre les risques de chargement et de déchargement à la charge de l'expéditeur ou du réceptionnaire, en particulier la clause de déchargement « sur le pont » (Trib. de Com, d'Anvers, 10 mars 1931; *Dor*, 24-134; *J. P. A.*, 1931-81; 27 octobre 1931; *Dor*, 26-185); mais nous avons vu que

(4) Trib. de Com. d'Anvers, 12 décembre 1935, *J.P.A.*, 1936-35, *Dor*, 34-158. - Trib. de Com. d'Anvers, sentence arbitrale du 24 décembre 1935, *J.P.A.* 1936-162 et ci-dessus pages 15 et 1.

sous l'empire de la loi française, il était néanmoins possible de douter au cas où un contrat est passé avec une entreprise de chargement ou de déchargement.

D'une manière générale, le transporteur pour tout le temps du transport maritime proprement dit ne peut bénéficier d'aucune autre exclusion de responsabilité que celles strictement limitées par la loi; cette disposition existe d'ailleurs dans la Convention et dans les lois de tous les pays qui ont adapté leur législation à la Convention, sans elle le long travail de tous ceux qui ont collaboré à cette réglementation internationale n'aurait absolument aucune efficacité.

## 2° SANCTION.

La sanction attachée par la loi à cette prohibition est, nous l'avons déjà vu, la nullité.

Le projet qui était soumis à la Chambre des Députés comportait en outre une amende de 2.000 francs. Mais à la demande de M. Join-Lambert cette peine correctionnelle fut supprimée et la sanction reste par suite celle de la Convention; c'est d'ailleurs la solution adoptée par les autres législations.

## 3° CLAUSES PERMISES PAR LA LOI.

L'article 5 de la Convention autorise le transporteur à abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses obligations et responsabilités tels que les uns et les autres ont été déterminés.

Cette disposition ne figure pas dans notre loi, elle était inutile. Il va de soi, la loi étant faite dans l'in-

térêt des chargeurs, que le transporteur peut renoncer aux exonérations qu'elle lui concède puisqu'une telle renonciation ne peut que bénéficier au chargeur. Toutes clauses ayant un tel objet sont donc parfaitement licites.

La Convention réserve également au transporteur la possibilité d'insérer au connaissement toutes clauses qu'il jugera utile de stipuler pour les parties du voyage auxquelles elle ne s'applique pas (Article 7 de la Convention).

La mauvaise rédaction de notre loi a pu faire penser à certains auteurs que le rappel du droit commun interdisait au transporteur de telles clauses; c'est certainement une mauvaise interprétation car elle est absolument contraire à la règle posée dans l'article premier et qui limite strictement le champ d'application de la loi. D'autre part, nous avons vu que ces clauses ne pouvaient pas non plus se heurter à l'application de la loi Rabier dont il ne saurait être question ici.

Sont encore permises les clauses concernant la participation aux avaries communes lorsque la responsabilité du transporteur n'est pas engagée.

En ce qui concernè les animaux vivants et les transports de marchandises chargées en pontée nous devons signaler la supériorité de la loi française sur la Convention. Celle-ci, en effet, ne s'applique pas à ces deux catégories de transport, cela résulte de la disposition de l'article 1 c; la loi française, au contraire, n'exclut les animaux vivants et les marchandises chargées en pontée que du bénéfice de l'article 9. Le trans-

porteur soumis à la loi française peut stipuler pour ces transports toutes clauses d'exonération qu'il juge utile, mais il ne peut pas limiter sa responsabilité à une somme inférieure à 8.000 francs par colis ou par unité; toutes les autres dispositions de la loi sont applicables. La loi française a seule adopté cette disposition.

Enfin semblent permises les clauses dérogeant à la loi du 20 décembre 1892 sur l'arrimage en tant qu'elles n'exonèrent pas le transporteur des fautes commerciales de ses préposés; de pareilles clauses rejoignent d'ailleurs l'exclusion des fautes nautiques.

Malgré la nouvelle législation une certaine liberté est donc encore laissée au transporteur pour contracter, tout n'étant d'ailleurs qu'une question de fret que le chargeur veut toujours le moins élevé possible.



## CHAPITRE V

### ACTION EN RESPONSABILITE

La nouvelle législation modifie profondément les conditions d'exercice de l'action en responsabilité, et du fait de la coexistence avec l'article 435 du Code de commerce est susceptible de porter devant les tribunaux des problèmes embarrassants à résoudre.

Nous allons, dans une première section, étudier les règles concernant la constatation du dommage et le délai d'exercice de l'action; une deuxième et une troisième section comprendront les règles de compétence et d'arbitrage.

#### SECTION I

#### OUVERTURE ET PRESCRIPTION DE L'ACTION EN RESPONSABILITE

##### 1° DÉLAI ET MODE DE PROTESTATION.

L'article 8 de la loi du 2 avril 1936 adopte les règles posées par l'article 3 § 6 de la Convention de Bruxelles; une distinction est donc faite suivant que les pertes ou dommages sont ou non apparents.

Lorsque les pertes ou dommages sont apparents, le réceptionnaire doit adresser des réserves écrites au transporteur ou à son représentant au plus tard au moment de la prise de livraison des marchandises; le réceptionnaire a trois jours pour adresser ces réserves lorsque les pertes ou dommages ne sont pas apparents.

Une légère différence avec la Convention existe dans la loi française pour ce délai de trois jours, en ce sens que notre loi ne compte pas les jours fériés pour le calcul du délai.

D'après l'article 435 du Code de commerce les protestations devaient être faites et signifiées dans les vingt-quatre heures, sans distinction entre les dommages apparents ou non apparents. Ces protestations devaient être signifiées, au contraire, sous l'empire de la nouvelle loi, il suffit que les réserves soient formulées par écrit, une simple lettre suffirait donc s'il n'était préférable de se réserver la preuve de son envoi en la recommandant.

Il n'est pas nécessaire que les réserves soient motivées (1), mais il est absolument nécessaire qu'elles soient faites par écrit; il ne serait donc pas suffisant de retenir le fret, ni d'engager des pourparlers, ni enfin de former une requête afin d'expertise en négligeant de la faire signifier dans le délai

Comment calculer le point de départ du délai lorsque c'est d'un retard dans la livraison dont se plaint le destinataire ?

(1) La loi allemande exige que les réserves soient motivées. La loi des Etats-Unis exige également que soit indiquée la nature générale du dommage; de même le projet italien.

Nous pensons que dans ce cas le délai court également de la livraison; c'est d'ailleurs à ce moment seulement que le réceptionnaire connaît l'importance du dommage qu'il subit de ce fait et quoiqu'il ne soit pas nécessaire que les réserves soient motivées, c'est tout de même à ce moment que l'on se placera pour évaluer le dommage.

## 2° SANCTION DU DÉFAUT DE PROTESTATION.

Le code de commerce attachait au défaut de protestation une fin de non-recevoir absolue, et c'est à cette disposition que la loi nouvelle apporte une profonde modification : il n'y a plus de fin de non-recevoir, mais seulement présomption que la marchandise a été reçue en bon état, la preuve contraire étant réservée au chargeur.

Cela met le transporteur dans une situation extrêmement précaire, le défaut de protestation ne le mettant pas à l'abri d'un procès. Cependant la loi lui offre un moyen de remédier à cet état de chose en lui permettant de demander qu'une constatation contradictoire de l'état des marchandises soit faite à l'arrivée ou lors de leur réception. Il est certain qu'il échappe ainsi à toute menace de procès lorsqu'aucun manquant, aucune avarie ne sont constatés.

Quoique la loi n'en dise rien, nous estimons que le réceptionnaire peut lui aussi prendre l'initiative de ce procédé tout à l'avantage du transporteur.

## 3° PRESCRIPTION DE L'ACTION

En reproduisant les dispositions de la Convention,

la loi a encore aggravé sur un point la situation du transporteur.

Les protestations du chargeur devaient, pour être valables, être suivies dans le mois de leur date d'une demande en justice. Le délai est maintenant porté à un an. Ce délai court, si la livraison n'a pas eu lieu du jour où elle aurait dû être faite, cela laisse une certaine marge aux tribunaux. Mais ce qui a surtout une grande importance, c'est le long délai d'un an donné au destinataire pour introduire son action même s'il n'a pas protesté.

Ainsi, pendant un an, le transporteur, s'il n'a pas fait procéder à une constatation contradictoire de l'état des marchandises au moment de leur livraison, peut se voir faire un procès pour un prétendu dommage subi par des marchandises, alors qu'il n'aura reçu aucune protestation. Une telle disposition ouvre la porte à bien des mauvais procès intentés par des chargeurs de mauvaise foi.

Cette situation est d'autant plus critiquable qu'elle ne répond pas à l'esprit de la Convention tel qu'il se manifeste dans le texte anglais. Si en effet la Convention attache seulement une « *prima facie* évidence » au défaut de protestation, elle ne réserve pas, formellement au chargeur, comme au cas de valeur déclarée, la possibilité d'apporter la preuve contraire, laissant ainsi au juge anglais la faculté de repousser une action tardive, s'il estime le plaideur de mauvaise foi

#### 4° SUBSISTANCE DE L'ARTICLE 435 DU CODE DE COMMERCE.

Pour les phases du transport qui ne sont pas soumises à l'application de la loi l'article 435 du Code de commerce subsiste, créant une source infinie de difficultés.

Lorsque le lieu du dommage est connu, la coexistence des deux législations n'est pas trop fâcheuse, mais lorsque l'on ignore où s'est produit le dommage on se trouve dans une situation à peu près inextricable.

Nous avons bien admis que l'on devait toujours présumer le dommage survenu au cours du transport maritime proprement dit; cela simplifie les choses lorsqu'on n'a aucun moyen de déterminer le lieu où il s'est réellement produit, mais le plus souvent la situation devra être plus compliquée.

La loi de 1936, nous l'avons vu, fait courir le délai de protestation de la prise de livraison. Il n'est pas difficile de supposer qu'une marchandise aura séjourné quelques jours dans les entrepôts de la Compagnie de navigation avant que le réceptionnaire se soit présenté pour en prendre livraison. Aucun dommage n'étant apparent, le propriétaire de la marchandise sait que la loi lui accorde trois jours pour adresser à la Compagnie des réserves écrites, et il adresse effectivement ses réserves le troisième jour. La demande en justice étant alors intervenue dans l'année, le destinataire se croit en toute sécurité quant à l'issue du procès. Or le transporteur apporte la preuve que les marchandises ont été avariées ou volées au

cours de leur séjour dans les entrepôts; l'article 435 du Code de Commerce étant alors applicable le destinataire apprend que son action est irrecevable.

Le seul moyen que le chargeur ait de se défendre contre une telle éventualité est donc d'adresser des réserves dès que la prochaine arrivée du navire est signalée, avant cette arrivée. La jurisprudence a toujours été partagée sur la valeur que l'on devait accorder aux réserves prématurées; à notre avis un tel procédé devrait être jugé inefficace et cependant n'est-ce pas le seul remède que le chargeur puisse utiliser ?

Cette subsistance de l'article 435 du Code de Commerce suffirait à elle seule à repousser la théorie suivant laquelle les phases du voyage non soumises à la loi nouvelle seraient soumises à la loi sur les transports terrestres; cette loi en effet donne au réceptionnaire un délai de 3 jours pour protester lorsqu'il découvre des avaries, ce qui ne peut se concevoir sous l'empire de l'article 435, mais dans ce cas serait d'ailleurs préférable.

## SECTION II

### COMPETENCE

Poussé par les revendications des réceptionnaires algériens, le législateur a ajouté à la loi une disposition concernant la navigation réservée mais intéressant plus particulièrement la navigation entre la France et l'Algérie.

Cette disposition, l'article 10, est ainsi rédigée :

« Les actions principales et récursoires seront portées devant les tribunaux désignés par les règles de compétence du droit commun. Toutefois, si le port de destination est situé en France ou en Algérie, le réceptionnaire, le chargeur ou leur ayant droit pourront assigner le transporteur devant le tribunal de ce port.

« La clause compromissoire ne pourra en aucun cas conférer aux arbitres le pouvoir d'arbitres amiables compositeurs.

« Est nulle et non avenue, en matière de navigation réservée, toute clause, y compris le cas de prévision d'arbitrage, qui aurait pour effet de déplacer le lieu où doit être jugé le litige selon les règles portées à la présente loi ».

Nous nous réservons d'étudier dans une troisième section la clause compromissoire, voyons seulement ici la question de compétence.

En principe, il n'y a rien de changé, ce sont les règles de compétence du droit commun que la loi prend soin de rappeler tout d'abord. Une seule dérogation, et elle est en faveur des chargeurs, leur permet d'assigner le transporteur devant le tribunal du port de destination lorsque le transport est fait entre la France et l'Algérie. Ce sont les chargeurs et destinataires d'Algérie qui sont ainsi avantagés.

M. Paul Scapel (2) craint que cette disposition ne soit fâcheuse. Il fait remarquer, en effet, que l'inter-

(2) Scapel, *op. cit.* pages 62 et s.

diction de la clause attributive de juridiction n'éparpille les procès maritimes dans toutes les juridictions de France et d'Algérie, les Compagnies de navigation ayant tendance à délivrer les connaissements à partir du lieu de remise de la marchandise, c'est-à-dire fréquemment dans une petite ville de l'intérieur.

Nous pensons qu'il sera facile aux Compagnies d'éviter cet écueil en délivrant des connaissements de port à port. D'ailleurs il semble même que l'interprétation de la loi conduise à une solution identique, le voyage des marchandises jusqu'au port d'embarquement n'étant pas soumis à l'application de la loi.

La nullité des clauses d'attribution de juridiction n'est prononcée qu'en ce qui concerne la navigation réservée, c'est-à-dire le cabotage et la navigation entre la France et l'Algérie.

Quelle est donc la valeur de ces clauses sur le plan international ? Notre loi n'en dit rien.

Deux arrêts, l'un de la Cour de Bruxelles du 21 février 1935 (Dor, 34-114), l'autre de la Cour de Cassation belge du 9 juin 1932 (Dor, 27-72) ont déclaré nulle la clause attribuant la compétence à une loi étrangère, la loi belge étant seule compétente pour un connaissement d'entrée ou de sortie d'un port belge; même si le porteur est étranger, il ne peut se prévaloir de sa loi nationale.

D'autre part, la Cour de Bruxelles, par un arrêt du 13 novembre 1931 (Dor, 26-186), s'est prononcée pour la validité de la clause attributive de juridiction sans attribution de compétence.

La distinction se comprend; est nulle seulement la clause qui est susceptible de faire échapper le transporteur à la responsabilité que la loi met à sa charge. Nous pensons que la jurisprudence française devra suivre la jurisprudence belge sur ce point, de telles clauses tombant sous le coup de l'article 9 de la loi.

### SECTION III

#### CLAUSE COMPROMISSOIRE

Par le jeu de la clause compromissoire les Compagnies de navigation auraient pu tourner la loi, en éviter l'application. La loi de 1936 ne l'interdit pas, elle en limite seulement la portée dans ce qu'elle aurait pu avoir de contraire au but visé; elle interdit de conférer aux arbitres le pouvoir d'amiabes compositeurs.

Mais la clause compromissoire figure fort rarement dans un connaissance et la loi ne prévoit pas le cas, cependant le plus répandu et le plus intéressant, où le litige étant déjà né les parties signent un compromis d'arbitrage. Dans ce cas la loi n'interdit pas de donner aux arbitres le pouvoir d'amiabes compositeurs et il est préférable qu'il en soit ainsi, à tenir pour vrai le vieil adage « mauvais arrangement vaut mieux que bon procès ».



## CONCLUSION

Il nous reste, pour terminer cette étude, à apprécier dans son ensemble la valeur de notre nouvelle réglementation du contrat de transport maritime.

Nous devons lui reconnaître une qualité : si elle ne permet pas d'espérer une diminution du nombre des procès, elle a du moins répondu aux incessantes récriminations des chargeurs, souvent justifiées, il faut le reconnaître, en établissant en quelque sorte un statut du transport maritime. Certes ce statut n'est pas parfait, il fera encore des mécontents, mais enfin il existe.

Nous avons relevé quatre points particulièrement critiquables : la fragmentation du voyage, la liste incomplète des cas exceptés, les délais trop longs et la dualité de législation pour l'exercice de l'action en responsabilité. Le législateur aurait-il pu mieux faire ?

Oui, pensons-nous; mais il était lié en quelque sorte par la Convention internationale inspirée par des Anglais dont la formation juridique est si différente de celle de nos pays latins.

Déjà ce texte aurait pu être plus difficile à traduire en langage juridique français, et nous devons remer-

cier nos représentants à la Conférence de Bruxelles M. Ripert, M. de Rousiers, dont les judicieuses interventions ont permis de préciser, d'éclaircir bien des points délicats.

La fragmentation du voyage n'est que la reproduction du texte usuel des connaissements, le législateur français ne pouvait, sans aggraver considérablement la situation de notre armement, y substituer le principe de l'unité du contrat de transport; regrettons seulement qu'il ne se soit pas contenté de reproduire purement et simplement les termes de la Convention.

En ce qui concerne la liste des cas exceptés, la bataille avait été rude à Bruxelles; en vain M. Ripert intervint-il pour qu'un texte plus logique soit adopté. Pour quelles raisons n'y arriva-t-il pas ? Donnons ici la parole à M. Louis Franck :

« Il faut observer, dit-il, que chaque mot de cette  
« énumération est l'aboutissement ou bien de longues  
« controverses, ou bien d'usages consacrés, ou bien  
« encore de négociations entre divers groupes qui ont  
« discuté les bases préliminaires de cette Conven-  
« tion. Il en résulte que dans l'interprétation il faut  
« se défier de tout ce qui est interprétation par ana-  
« logie ou interprétation « a contrario ». Il faut  
« prendre le texte en lui-même, et en cas de doute  
« s'en rapporter aux origines, aux controverses et à  
« la jurisprudence; au surplus, la portée pratique  
« des questions sur lesquelles il y a controverse pos-  
« sible n'est pas grande, ce ne sont pas des questions  
« graves en pratique, et elles ne dépassent pas les dif-  
« ficultés que les tribunaux ont à trancher tous les  
« jours ».

M. Ripert eut beau faire observer que la situation n'était pas aussi simple, l'énumération des Règles de La Haye fut adoptée, non cependant sans que certaines précisions soient apportées concernant la preuve de la faute du chargeur.

Le législateur français, dans son désir de clarté, a tiré de cette longue liste six cas d'exonération, commettant des omissions malheureuses pour les transporteurs français qui se trouvent ainsi traités plus sévèrement que les armements étrangers. Si confus soit-il, il aurait été préférable d'adopter sans le modifier le texte international. Les chargeurs restent les bénéficiaires de cette lacune dont par suite ils ne sauraient se plaindre.

Pour l'exercice de l'action en responsabilité, ce sont encore les transporteurs qui auront à souffrir de l'allongement des délais et surtout de la simple présomption attachée au défaut de protestation lors de la réception des marchandises. Mais cette fois la règle nationale et la règle internationale sont identiques, les armateurs français et étrangers sont aussi mal traités, ils ont pareillement à redouter l'action tardive du chargeur de mauvaise foi.

Sur ce point, M. Berlingieri, délégué italien, et M. Le Jeune, représentant la Belgique, ont joint leurs protestations à celles de MM. Ripert et de Rousiers; mais ici encore ils se sont heurtés à une opposition de la délégation anglaise; tout au plus obtinrent-ils qu'une distinction fut faite entre les dommages apparents et non-apparents et que le délai de 2 ans pro-

posé fut ramené à un an — ce qui d'ailleurs n'est pas à dédaigner.

La difficulté vient, pour les chargeurs cette fois, de la division du transport en trois phases et de la co-existence de l'article 435 du Code de commerce et de la loi de 1936. Les situations créées par cet état de choses menacent d'être fort délicates à démêler.

Au cours de notre étude nous avons formulé d'autres critiques, nous ne rappelons ici que les critiques essentielles, celles pour lesquels tous les auteurs sont d'accord, qu'ils soient côté chargeur ou côté transporteur.

Le but de la Conférence de Bruxelles a été « l'unification de certaines règles en matière de connaissance », nous pourrions dire « l'unification des règles concernant la limitation des clauses d'exonération dans les connaissements ». On a cherché avant tout à protéger les chargeurs contre les clauses léonines des grandes Compagnies de navigation; celles-ci maintenant ne peuvent plus, directement ou indirectement, échapper à la responsabilité que leur impose la Convention.

La Belgique a incorporé le texte intégral de la Convention dans sa loi nationale, adoptant ainsi la méthode anglaise et américaine; le projet de Code maritime italien adapte la règle internationale à la législation interne italienne; la loi allemande fait de même; en France nous ne pouvions guère faire autrement, trop différentes sont nos lois et les lois anglo-saxonnes.

La tâche du législateur était délicate, on peut lui reprocher d'avoir quelquefois perdu de vue la Convention Internationale pour ne considérer que les revendications des chargeurs, en ce qui concerne les cas exceptés par exemple. Il ne faut pas toutefois s'exagérer les conséquences de cette attitude; tout n'est en somme qu'une question d'assurance, il s'agit de savoir par qui certains risques devront être assurés. Pour la preuve, nous l'avons dit, les deux parties contribuent à l'apporter.

Mais nous nous apercevons que nous nous plaçons dans l'éventualité d'un procès; la loi nouvelle ne doit-elle donc pas éviter que les rapports entre chargeurs et transporteurs ne se voient de la barre du tribunal ? Malheureusement non, nous ne le pensons pas, les chargeurs se plaindront toujours, les Compagnies de navigation chercheront toujours le moyen d'échapper à la responsabilité que la loi leur impose, et il y aura toujours autant de procès, les bases seules en seront changées.

Nous concluons cependant sur une note optimiste car nous reconnaissons que la loi, si imparfaite soit-elle aura toujours fait œuvre utile. On a cherché une transaction entre chargeurs et transporteurs, on est arrivé à une plus ou moins bonne solution, mais à une solution tout de même et il faut bien dire que ce sont encore les transporteurs les plus mal servis et espérer que les chargeurs s'en souviendront lorsqu'ils auront à se plaindre de cette loi qui a été faite pour eux.



## ANNEXE I

### **Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements**

#### ARTICLE I

Dans la présente convention les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous :

*a)* « Transporteur » comprend le propriétaire du navire ou l'affrèteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur.

*b)* « Contrat de transport » s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer; il s'applique également au connaissement ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie, à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur de connaissement.

*c)* « Marchandises » comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et en fait est ainsi transportée.

*d)* « Navire » signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer.

*e)* « Transport de marchandises » couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

## ARTICLE 2

Sous réserve des dispositions de l'article 6, le transporteur dans tous les contrats de transport des marchandises par mer, sera quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des dites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncées.

## ARTICLE 3

1° Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage, d'exercer une diligence raisonnable pour :

- a) Mettre le navire en état de navigabilité;
- b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire ;

c) Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées pour la réception, transport et conservation.

2° Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 4, procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

3° Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ou le capitaine ou agent du transporteur, devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant entre autres choses :

- a) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur, avant que le chargement de ces marchandises ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquelles les marchandises sont

contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage;

b) Ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur;

c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises.

Cependant, aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner dans le connaissement des marques, un nombre, une quantité ou un poids, dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

4° Un tel connaissement vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises, telles qu'elles y sont décrites conformément au § 3 a) b) et c).

5° Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniserà le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera en aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

6° A moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises, et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises

ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement.

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.

Les réserves écrites sont inutiles si l'état des marchandises a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

En tout cas le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité pour perte ou dommage, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de la délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être livrées.

En cas de perte ou dommage, certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis.

7° Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivrera transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur, sera, si le chargeur le demande, un connaissement libellé « Embarqué », pourvu que, si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d'un connaissement « Embarqué ». Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement, sur le document remis en premier lieu, le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement, et lorsque ce document sera ainsi annoté, il sera, s'il contient les mentions de l'article 3 § 3, considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissement libellé « Embarqué ».

8° Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou man-

quement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente convention, sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

#### ARTICLE 4

1. Ni le transporteur, ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'article 3 § 1. Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article.

2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant :

a) Des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire ;

b) D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur ;

c) Des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables ;

- d) D'un « acte de Dieu » ;
- e) De faits de guerre ;
- f) Du fait d'ennemis publics ;
- g) D'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire ;
- h) D'une restriction de quarantaine ;
- i) D'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant ;
- j) De grèves ou lock-outs ou d'arrêts ou d'entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;
- k) D'émeutes ou de troubles civils ;
- l) D'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ;
- m) De la freinte en volume ou en poids ou de toute perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise ;
- n) D'une insuffisance d'emballage ;
- o) D'une insuffisance ou imperfection de marques ;
- p) De vices cachés échappant à une diligence raisonnable ;
- q) De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve du fait ou de la faute des agents ou préposés de transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle ni le fait du transporteur ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

3. Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque, sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou de ses préposés :

4. Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sau-

ver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente Convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

5. Le transporteur comme le navire ne seront tenus en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant, pour une somme dépassant 100 livres sterling par colis ou par unités, ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarés par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement.

Cette déclaration ainsi insérée dans le connaissement constituera une présomption sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, une somme maximum différente de celle inscrite dans ce paragraphe peut être déterminée, pourvu que ce maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci-dessus fixé.

Ni le transporteur ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une déclaration fausse de leur nature ou de leur valeur.

6. Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant leur nature ou leur caractère pourront à tout moment avant déchargement être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur sans indemnité et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement. Si quelqueune de ces mar-

chandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, si ce n'est du chef d'avaries communes s'il y a lieu.

#### ARTICLE 5

Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations, ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus par la présente convention, pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit inséré dans le connaissance délivré au chargeur.

Aucune disposition de la présente Convention ne s'applique aux chartes-parties; mais si des connaissances sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes de la présente convention. Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissance d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

#### ARTICLE 6

Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur sont libres, pour des marchandises déterminées qu'elles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou concernant ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public, ou concernant les soins ou diligence de ses préposés ou agents quant au chargement, à la ma-

nutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au chargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissement n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.

Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.

Il est toutefois convenu que cet article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.

#### ARTICLE 7

Aucune disposition de la présente convention ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer.

#### ARTICLE 8

Les dispositions de la présente convention ne modifient ni les droits ni les obligations du transporteur tels qu'ils résultent de toute loi en vigueur en ce moment relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navire de mer.

#### ARTICLE 9

Les unités monétaires dont il s'agit dans la présente convention s'entendent valeur-or.

Ceux des Etats contractants où la livre-sterling n'est pas employée comme unité monétaire se réservent le droit de convertir en chiffres ronds, d'après leur système monétaire, les sommes indiquées en livre sterling dans la présente convention.

Les lois nationales peuvent réserver au débiteur la faculté de se libérer dans la monnaie nationale; d'après le cours du change au jour de l'arrivée du navire au port de déchargement de la marchandise dont il s'agit.

#### ARTICLE 10

Les dispositions de la présente convention s'appliqueront à tout connaissance créé dans un des Etats contractants.

#### ARTICLE 11

A l'expiration du délai de deux ans plus tard, à compter du jour de la signature de la convention, le Gouvernement belge entrera en rapport avec les Gouvernements des Hautes Parties contractantes qui se seront déclarées prêtes à la ratifier, à l'effet de faire décider s'il y a lieu de la mettre en vigueur. Les ratifications seront déposées à Bruxelles à la date qui sera fixée de commun accord entre les dits Gouvernements. Le premier dépôt de ratification sera constaté par un procès-verbal signé par les représentants des Etats qui y prendront part et par le Ministre des Affaires Etrangères de Belgique.

Les dépôts ultérieurs se feront au moyen d'une notification écrite, adressée au Gouvernement belge et accompagnée de l'instrument de ratification.

Copie certifiée conforme du procès-verbal relatif au premier dépôt de ratifications, de notifications mentionnées à l'alinéa précédent, ainsi que des instruments de ratifications qui les accompagnent sera immédiatement, par les soins du Gouvernement belge et par la voie diplomatique, remise aux Etats qui ont signé la présente

convention ou qui y auront adhéré. Dans les cas visés à l'alinéa précédent, le dit Gouvernement fera connaître en même temps, la date à laquelle il a reçu la notification.

#### ARTICLE 12

Les Etats non signataires pourront adhérer à la présente convention, qu'ils aient été ou non représentés à la Conférence Internationale de Bruxelles.

L'Etat qui désire adhérer notifie par écrit son intention au Gouvernement belge, en lui transmettant l'acte d'adhésion, qui sera déposé dans les archives du dit Gouvernement.

Le Gouvernement belge transmettra immédiatement à tous les Etats signataires ou adhérents copie certifiée conforme de la notification, ainsi que de l'acte d'adhésion en indiquant la date à laquelle il a reçu la notification.

#### ARTICLE 13

Les Hautes Parties contractantes peuvent, au moment de la signature du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente convention ne s'applique pas soit à certains, soit à aucun des Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer, se trouvant sous leur souveraineté ou autorité. En conséquence, elles peuvent ultérieurement adhérer séparément au nom de l'un ou de l'autre de ces Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer, ainsi exclus dans leur déclaration originale. Elles peuvent aussi, en se conformant à ces dispositions, dénoncer la présente convention séparément pour l'un ou plusieurs des Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer se trouvant sous leur souveraineté ou autorité.

#### ARTICLE 14

A l'égard des Etats qui auront participé au premier dépôt de ratifications, la présente convention produira effet un an après la date du procès-verbal de ce dépôt. Quant aux Etats qui la ratifieront ultérieurement ou qui adhéreront, ainsi que dans les cas où la mise en vigueur se fera ultérieurement et selon l'article 13 al. 2, elle produira effet 6 mois après que les notifications prévues à l'article 11 al. 2, à l'article 12 al. 2 et à l'article 13 auront été reçues par le Gouvernement belge.

#### ARTICLE 15

S'il arrivait qu'un des Etats contractants voulut dénoncer la présente convention, la dénonciation sera notifiée par écrit au Gouvernement belge, qui communiquera immédiatement copie certifiée conforme de la notification à tous les autres Etats, en leur faisant savoir la date à laquelle il l'a reçue.

La dénonciation produira ses effets à l'égard de l'Etat seul qui l'aura notifiée et un an après que la notification en sera parvenue au Gouvernement belge.

#### ARTICLE 16

Chaque Etat contractant aura la faculté de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente convention.

Celui des Etats qui ferait usage de cette faculté aurait à notifier un an à l'avance son intention aux autres Etats, par l'intermédiaire du Gouvernement belge, qui se chargerait de convoquer la conférence.

## ANNEXE II

### **Pays adhérents à la Convention**

En 1936, M. Charles S. Haight faisait le tableau suivant de la situation internationale devant la Convention de Bruxelles :

« Les Règles ont été définitivement mises en vigueur par la Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord, l'Australie, l'Inde, trente-quatre colonies, protectorats et territoires sous mandat britannique, la Belgique, le Queensland, la France, les Etats-Unis et la Suède, ces pays ayant adhéré suivant cet ordre.

« En Norvège, au Danemark et en Finlande (comme en Suède), la mise en vigueur des Règles a été recommandée par la Commission nommée pour procéder à la révision du Code Maritime Scandinave (à la suite des mesures prises par la Suède).

« En Italie, un décret fut promulgué en 1929, mais la date de sa mise en vigueur fut ajournée en attendant que d'autres pays appliquassent les Règles. Il a toutefois été indiqué que l'Italie signifierait sa ratification à Bruxelles et elle mettrait les Règles en vigueur lorsque celles-ci seraient adoptées par les Etats-Unis. Il est donc permis d'espérer que l'Italie agira dans un bref délai.

« Au Canada, les Règles sont sur le point d'être adoptées.

« Aux Pays-Bas, une loi a été adoptée donnant effet aux Règles lorsqu'elles sont incorporées dans les connaissements. »

## ANNEXE III

### **Loi du 2 Avril 1936 sur le transport de marchandises par mer**

#### ARTICLE 1

La présente loi régit exclusivement les transports par mer. Elle s'applique seulement depuis la prise en charge des marchandises sous palan jusqu'à leur remise sous palan au destinataire.

Elle ne s'applique pas aux chartes-parties; mais dans le cas d'affrètement par charte-partie, les connaissements qui peuvent être délivrés y sont soumis.

#### ARTICLE 2

Après réception des marchandises, le transporteur ou son représentant devra, sur la demande du chargeur, lui délivrer un connaissement portant mention des marques et selon le cas, du nombre des colis et objets, ou bien de la quantité, de la qualité ou du poids des marchandises, le tout d'après les indications données par écrit par le chargeur avant l'embarquement.

Les marques doivent être suffisantes pour l'identification des marchandises et être apposées de manière qu'elles restent normalement lisibles jusqu'à la fin du voyage.

Le transporteur ou son représentant peut refuser d'inscrire au connaissement les déclarations du chargeur relatives aux marques, au nombre, à la quantité, à la qualité ou au poids des marchandises lorsqu'il a de sérieuses raisons de douter de leur exactitude ou qu'il n'a pas eu les moyens normaux de les contrôler.

Mais, dans ce cas, il doit faire mention spéciale de ces raisons ou de cette impossibilité. La preuve de manquants incombe alors à l'expéditeur ou au réceptionnaire.

Le récépissé délivré au chargeur avant l'embarquement des marchandises sera, après leur embarquement, échangé sur sa demande contre un connaissance régulier.

#### ARTICLE 3

Toute inexactitude commise par le chargeur dans les déclarations relatives aux marques, au nombre, à la quantité, à la qualité ou au poids des marchandises, engage sa responsabilité à l'égard de toute autre personne que le chargeur.

#### ARTICLE 4

Le transporteur est garant de toutes pertes, avaries ou dommages subis par la marchandise à moins qu'il ne prouve que ces pertes, avaries ou dommages proviennent :

1° De fautes nautiques du capitaine, des marins, pilotes ou autres préposés;

2° De vices cachés du navire;

3° De faits constituant un cas fortuit ou de force majeure;

4° De grèves ou lock-outs ou d'arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;

5° Du vice propre de la marchandise ou d'un défaut d'emballage ou de marques, de déchets de route en volume ou en poids dans la mesure des tolérances d'usage aux ports destinataires;

6° D'un acte d'assistance ou de sauvetage ou de tentative faite dans ce but ou encore de déroutement du navire effectué à cet effet.

Toutefois, dans tous ces cas exceptés, le chargeur pour-

ra faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus à une faute du transporteur ou à une faute de ses préposés non couverte par le paragraphe premier de cet article.

#### ARTICLE 5

La responsabilité du transporteur ne peut, en aucun cas, dépasser, pour les pertes ou dommages subis par les marchandises, une somme de 8.000 fr. par colis ou par unité, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement.

Cette déclaration sera insérée au connaissement. Elle fera foi à l'égard du transporteur, sauf preuve contraire de sa part.

Si le transporteur conteste l'exactitude de la déclaration au moment où elle est effectuée, il est autorisé à l'insérer dans le connaissement des réserves motivées qui mettront la preuve de la valeur véritable à la charge de l'expéditeur ou du réceptionnaire.

Est nulle toute clause par laquelle le transporteur limiterait sa responsabilité à une somme inférieure à celle fixée par le présent article.

La somme fixée ci-dessus pourra être révisée par décret, pour tenir compte des fluctuations monétaires internationales.

#### ARTICLE 6

Lorsque le chargeur a fait une déclaration sciemment inexacte de la nature ou de la valeur des marchandises, le transporteur n'encourt aucune responsabilité pour les pertes ou dommages survenus à ces marchandises.

#### ARTICLE 7

Les marchandises de matière inflammable, explosive ou dangereuse, à l'embarquement desquelles le transporteur ou son représentant n'eût pas consenti s'il avait

connu leur nature, pourront, à tous moments et en tous lieux, être débarquées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur et ce, sans aucune indemnité; le chargeur sera, en outre, responsable de tous les dommages et dépenses pouvant résulter de leur embarquement.

Lorsque le transporteur, connaissant la nature de ces marchandises, a consenti à leur embarquement, il ne peut les débarquer, les détruire ou les rendre inoffensives, que dans le cas où elles mettraient en danger le navire ou la cargaison; aucune indemnité ne sera due, sinon à titre d'avaries communes s'il y a lieu.

#### ARTICLE 8

En cas de pertes ou dommages survenus aux marchandises, le réceptionnaire doit adresser des réserves écrites au transporteur ou à son représentant au port de déchargement, au plus tard au moment de la prise de livraison, faute de quoi, les marchandises sont présumées, sauf preuve contraire, avoir été reçues par lui telles qu'elles sont décrites au connaissement.

S'il s'agit de pertes ou dommages non apparents, cette notification peut être valablement faite dans les trois jours de la livraison, jours fériés non compris.

Le transporteur aura toujours le droit de demander qu'une constatation contradictoire de l'état des marchandises soit faite lors de leur réception.

Dans tous les cas, l'action contre le transporteur à raison de toutes pertes et dommages est prescrite un an après la livraison des marchandises et, si la livraison n'a pas lieu, un an à dater du jour où elles auraient dû être livrées.

#### ARTICLE 9

Est nulle et de nul effet dans un connaissement ou titre quelconque de transport maritime, toute clause ayant directement ou indirectement pour objet de soustraire le

transporteur à la responsabilité que le droit commun ou la présente loi mettent à sa charge ou de renverser le fardeau de la preuve tel qu'il résulte des lois en vigueur et de la présente loi.

Doit tre considérée comme clause d'exonération la clause cédant au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises ou toute autre clàuse semblable.

Cet article ne s'applique ni aux transports des marchandises chargées sur le pont, ni au transport des animaux vivants.

#### ARTICLE 10

Les actions principales et récursoires seront portées devant les tribunaux désignés par les règles de compétence du droit commun.

Toutefois, si le port de destination est situé en France ou en Algérie, le réceptionnaire, le chargeur ou leurs ayants droit pourront assigner le transporteur devant le tribunal de ce port.

La clause compromissoire ne pourra, en aucun cas, conférer aux arbitres le pouvoir d'amiabes compositeurs.

Est nulle et non avenue, en matière de navigation réservée, toute clause, y compris le cas de prévision d'arbitrage, qui aurait pour effet de déplacer le lieu où doit être jugé le litige selon les règles portées à la présente loi.

#### ARTICLE 11

Sont abrogées toutes dispositions contraires à la présente loi.

#### ARTICLE 12

La présente loi est applicable à l'Algérie et aux colonies.

#### ARTICLE 13

La présente loi entrera en vigueur trois mois après la date à laquelle aura pris effet la ratification par la France de la Convention de Bruxelles.

## BIBLIOGRAPHIE

- AUBRUN Henri. — La loi du 2 avril 1936. *Dalloz*, 1937, 4<sup>e</sup> partie, p. 1.
- AUDOUIN Emile. — De la responsabilité de l'armateur pour innavigabilité du navire au départ. *Dor*, 7, pp. 1 et s.
- BERLINGIERI Francesco. — La Convention de Bruxelles et le connaissance. *J.P.A.*, 1934.
- CARVER. — A treatise on the law relating to the carriage of goods by sea.
- DOR L. et CHOTEAU A. — Les clauses limitatives de responsabilité dans les connaissements et billets de passage. *Dor*, 23 et s.
- MARAIS Georges. — La loi du 2 avril 1936. *R.V.T.*, février-mars 1937, p. 50.
- PAYNE W. — Carriage of goods by sea.
- RAMARONY J.-B. — La réforme du connaissance.
- RIPERT G. — Traité de Droit Maritime.
- Le particularisme du droit maritime dans l'unification internationale de ce droit.
- La loi française du 2 avril 1936 sur les transports de marchandises par mer.
- SAUVAGE F. — La législation nouvelle sur les transports de marchandises par mer.
- SCAPEL P. — La nouvelle législation sur les transports de marchandises par mer.
- SCRUTTON. — The contract of affreightment as expressed in charterparties and bills of lading.
- TEMPERLEY. — Carriage of goods by sea act, 1924.

## REVUES

CLUNET. — *Journal de Droit international.*  
*Comité Maritime International.*  
*Jurisprudence du Port d'Anvers.*  
*Jurisprudence du Port du Havre.* \*  
*Jurisprudence du Port de Marseille.*  
*Jurisprudence du Port de Nantes.*  
*Le Droit maritime français (Dor Sup.).*  
*L'économie internationale.*  
*Le Port de Dunkerque.*  
*Revue de droit maritime comparé (Dor).*  
*Revue des ventes et transports.*  
*Revue internationale de droit maritime.*  
*Revue de la Marine marchande.*  
*Revue pratique de législation et de jurisprudence du Tribunal de Commerce de la Seine.*

Vu : le Doyen,  
G. RIPERT

Vu : le Président de Thèse,  
G. RIPERT

Vu et permis d'imprimer :  
Le Recteur de l'Académie de Paris,  
G. ROUSSY

## TABLE DES MATIERES

|                                                                              |    |
|------------------------------------------------------------------------------|----|
| Introduction . . . . .                                                       | 1  |
| <i>Chapitre I. — CHAMP D'APPLICATION DE LA LOI. . . . .</i>                  | 5  |
| Section I. — Transport maritime proprement dit . . . . .                     | 5  |
| § 1. Définition . . . . .                                                    | 5  |
| § 2. Difficultés d'application . . . . .                                     | 7  |
| A) Entreprise de déchargement . . . . .                                      | 7  |
| B) Transport en allèges . . . . .                                            | 10 |
| C) Transports spéciaux . . . . .                                             | 15 |
| § 3. Conséquences de la fragmentation du voyage . . . . .                    | 17 |
| A) Responsabilité du transporteur . . . . .                                  | 18 |
| B) Charge de la preuve . . . . .                                             | 21 |
| Section II. — Transports sous connaissement.. . . .                          | 23 |
| <i>Chapitre II. — ETENDUE DE LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR . . . . .</i> | 27 |
| Section I. — Fondement de la responsabilité.... .                            | 28 |
| § 1. Faits qui engagent la responsabilité.... .                              | 28 |
| § 2. Force probante du connaissement . . . . .                               | 31 |
| Section II. — Cas d'exonération . . . . .                                    | 36 |
| § 1. Cas d'exonération prévus par la loi . . . . .                           | 37 |
| § 2. Preuve réservée au chargeur . . . . .                                   | 57 |
| Section III. — Omissions de la loi . . . . .                                 | 60 |
| Section IV. — Marchandises dangereuses . . . . .                             | 63 |

|                                                         |     |
|---------------------------------------------------------|-----|
| <i>Chapitre III. — LIMITATION LÉGALE DU TAUX DE LA</i>  |     |
| RESPONSABILITÉ . . . . .                                | 65  |
| § 1. Règle générale . . . . .                           | 66  |
| § 2. Portée d'application . . . . .                     | 68  |
| § 3. Valeur déclarée . . . . .                          | 68  |
| <i>Chapitre IV. — NULLITÉ DES CLAUSES D'EXONÉRATION</i> | 71  |
| 1° Clauses interdites par la loi . . . . .              | 71  |
| 2° Sanction . . . . .                                   | 75  |
| 3° Clauses permises . . . . .                           | 75  |
| <i>Chapitre V. — ACTION EN RESPONSABILITÉ . . . . .</i> | 79  |
| Section I. — Ouverture de l'action. Prescription        | 79  |
| 1° Délai et mode de protestation . . . . .              | 79  |
| 2° Sanction du défaut de protestation . . . . .         | 81  |
| 3° Prescription . . . . .                               | 81  |
| 4° Subsistance de l'article 435 C. Com. . . . .         | 83  |
| Section II. — Compétence . . . . .                      | 84  |
| Section III. — Clause compromissoire . . . . .          | 87  |
| CONCLUSION . . . . .                                    | 89  |
| ANNEXES . . . . .                                       | 95  |
| I. — Texte de la Convention . . . . .                   | 95  |
| II. — Pays adhérents . . . . .                          | 107 |
| III. — Texte de la loi du 2 avril 1936 . . . . .        | 108 |



